

Hier ein seeehr umfassender Reisebericht unserer Sommertour! Ich habe den Bericht bewusst mit allen Straßenbezeichnungen und Details ausgestattet. So kann man die Tour bei Bedarf schön nachfahren.

Pyrenäen 2011

Pünktlich Freitagmittag zu Highnoon hieß es „gentlemen start your engines“. Die Reise sollte uns von Kempten/Allgäu in die Pyrenäen und in die Bardenas Reales führen.

Der Bericht im „ALLRADLER“ hatte Lust auf die Bardenas gemacht. Da traf es sich gut, dass unsere Tochter die Sommersaison bei Freunden auf einem Campingplatz mitten in den spanischen Pyrenäen jobbt. So ließ sich das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden.

Allem Schmunzeln und Grinsen unser offroadenden Freunde zum Trotz, sollte uns unser Dodge Ram diesmal als Reisemobil dienen. Auf die Pritsche des Dicken hatte ich eine von mir umgebaute Kunststoffkabine geschnallt, die uns als Domizil auf unserer Tour dienen sollte. Dank Autogas hält sich der Durst des V8 in überschaubaren finanziellen Grenzen.

Fällt der Feiertag des 15. August auf einen Montag, ist es nicht wirklich verwunderlich, dass auf den Autobahnen Richtung Süden nicht mehr viel geht. Bereits am Pfändertunnel an der Österreichischen Grenze erwartete uns der erste Stau. Dieses „Glück“ sollte uns über Zürich bis beinahe nach Perpignan weiter verfolgen.

Nach einem letzten Autogas-Tankstopp in Perpignan konnte der Urlaub dann wirklich beginnen. Auf der N116 ließen wir den Dicken Richtung Andorra rollen. Nach gut 30 km steuerten wir im Örtchen Vinca auf der D13 bergwärts nach La Bastide. Die D13 läuft beinahe parallel zur D618, die wenige Kilometer vorher von der N116 abzweigt. Es lohnt sich aber die kleinere, gut einspurige Trasse zu wählen. Die Ausblicke hoch nach La Bastide stimmten uns auf den kommenden Urlaub ein.



Am Col Xatard trafen wir auf die D 618, die wir aber nach wenigen Minuten rechts abzweigend wieder verlassen. Eine kleine Schotterpiste führte uns zu unserem ersten Schlafplatz in den Pyrenäen. Auf einer kleinen Lichtung neben der Piste schlugen wir unser Lager auf und können gerade noch eine Kleinigkeit essen, bevor ein kurzes Gewitter über die Berge heranzieht. Die kurze Abkühlung tat gut.

Nach einer ruhigen Nacht, in der uns Käuzchen und Füchse die Geschichten des Waldes erzählten, machten wir uns auf, der Piste weiter zu folgen.

Was auf der Karte nach einer kleinen Schleife aussah, die bald wieder auf die D618 führen sollte, stellte sich als gut einstündige Tour heraus, die bei Taulis vom Schotter wieder auf den Asphalt führte.

Ab Amelie-les-Bains-Palada führte uns die D115 hinauf zum Col d'Ares. Bereits wenige hundert Meter nach der Passhöhe ging eine Piste rechts ab und brachte uns bergwärts durch alpine Landschaft. Am Scheitel angekommen, machten wir Rast und genossen die Aussicht. Unser Rastplatz lag genau auf der Grenze zwischen Spanien und Frankreich, was man auch an den Wanderern merkte, die uns abwechselnd mit einem freundlichen „Ola“ oder einem „Bonjour“ begrüßten.



Die Piste führte uns im weiteren Verlauf wieder auf die Hauptstraße kurz vor dem Col d`Ares auf der französischen Seite. Interessanter Weise ist in der von uns gefahrenen Richtung von Spanien nach Frankreich die Durchfahrt erlaubt, anders herum verbietet ein Sperrschild am Scheitelpunkt die Weiterfahrt.

Leider verfolgten uns auch ab dem Col d`Ares immer wieder kurze Regenschauer auf unserem Weg Richtung Ripoll. Nachdem uns der wieder einsetzende Regen vom angepeilten Ruheplatz am Stausee vor Berga vertrieben hatte, waren wir froh am nächsten Stausee entlang der LV-4241 über eine geschotterte Abfahrt einen schönen Platz unmittelbar am Wasser zu finden. Ein traumhafter Sonnenuntergang am inzwischen beinahe wolkenlosen Himmel belohnte unsere langwierige Stellplatzsuche.





Zum Glück konnten wir uns in der Stille des Platzes gut erholen. Die Durchfahrt Richtung Coll de Jou erwies sich im Örtchen St. Llorenç de Morunys wegen fehlender Hinweisschilder als sehr nervig. Mehrfach wendeten wir auf der Suche nach der Fortsetzung der LV-4241.

Am Coll de Jou angekommen, versetzte uns die Aussicht in derartige Begeisterung, dass wir prompt in die falsche Richtung weiterfuhren. Die Kulisse genießend, rollten wir talwärts, um erst in Solsona zu bemerken, dass dieses Örtchen wohl nicht auf dem Weg nach Oden auf der L401 liegt.

Da die breite C26 nicht wirklich das war, was wir uns wünschten, bogen wir kurz hinter Manresa auf die LV-4011 ab, die uns über Llena und Montpol wieder hoch auf die L-401 führen sollte. Letzten Endes waren wir froh über unsere kleine Irrfahrt. Die Strecke, die bei Cambrils wieder auf unsere ursprüngliche Route führte, war reich an grandiosen Ausblicken.

Dies dachten sich sicher auch die französischen Toyotafahrer, die neben ihren hochgerüsteten J80 Rast machten und uns während unserer Vorbeifahrt mit wildem Winken grüßten.



Auf unserem Weg über den Coll de Nargo und dem Collado de Boixols bewunderten wir den Blick über die Pyrenäenausläufer, die hier bereits ein völlig anderes Gesicht zeigten, als auf der französischen Seite. Während die Abfahrt vom Collado de Faidella auf der L-511 nach Isona noch reizvoll war, konnten sich unsere strapazierten Sinne auf der Fahrt durch die Ebene um Tremp wieder erholen.

Die innere Vorfreude stieg allerdings bereits wieder. Wussten wir doch von früheren Pyrenäenreisen mit den Enduros, dass kurz nach Puente de Montanana südlich der N-230 ein Offroad-Spielplatz der besonderen Art auf uns wartete.

Im Örtchen Viacamp führt eine Piste unterhalb des alten Turmes in Richtung Stausee Embalse de Canelles. War diese anfangs nach Montfalco zu einer Ermita führende Piste vor gut zwei Jahren noch grob geschottert, so zeigte sie sich nun bestens präpariert, verbreitert und fein gekiest. Grund hierfür war wohl, dass aus der einstigen Ermita nun eine touristisch genutzte Alberge geworden ist.

Mit einer Karte im Maßstab 1: 25.000 bestens ausgerüstet, verließen wir die „Komfort-Piste“ noch vor dem Geisterdorf l'Estall in Richtung Finestras. Bereits nach einer halben Stunde durch lauschige 39°C im Schatten, der aber leider nirgendwo zu finden war, war das türkise Wasser des Stausees zu sehen. Leider wurde uns der Lohn eines kühlenden Bades nicht beschert. Der See ist zwar immer wieder zu sehen, befindet sich aber stets einige hundert Meter unter uns.

Um etwas kontrollierter über die zunehmend schlechter werdende Piste zu rollen, kam erstmals in diesem Urlaub die Untersetzung des Dodge zum Einsatz.

Kurz bevor die Brücke erreicht war, die einen Ausläufer des Sees überspannt, gabelt sich die Piste zwischen Bücke und Finestras. Letzteres besteht aus einigen verfallenen Häusern, von denen eines in jüngster Zeit wieder aufgebaut wurde. Da die Piste einigen Spaß versprach, bogen wir also links ab nach Finestras, wohl wissend, dass es sich um eine Sackgasse handelt, die wir wieder zurück mussten. Unser Stolz auf das, was wir und unser dicker Dodge auf der groben Piste geleistet hatten, wurde spürbar gedämpft, als in Finestras ein alter Renault 4 stand, der die Piste wohl regelmäßig befährt.



Durchgeschwitzt machten wir uns auf den Rückweg, um schließlich über die Puente de Panavera auf die andere Seite des Sees zu gelangen. Über Estana rumpelten wir dann auf die Fernstraße, die uns nach Benabarre führte. Bald rauschten wir auf der N-123 an Torres del Obispo vorbei. Die Aussicht auf ein kühlendes Bad im Embalse de Barasonal Joaquin Costa hielt uns noch aufrecht.

Um den befahrbaren Strand des Stausees zu erreichen, muss man vorschriftswidrig auf der Fernstraße wenden. Unser Verkehrsverstoß blieb ungeahndet und das Bad im See war aus unserer Sicht ehrlich verdient.

Die SMSen unserer Tochter, wo wir denn blieben, wurden immer drängender. So beschlossen wir über Graus auf der A-1605 hinauf nach La Puebla de Roda zu cruisen. Hier auf dem Camping Isabena arbeitete unsere Tochter seit Mai als Masseurin und teilweise auch im Service.

Wenn es schon ein Campingplatz sein musste, ließen wir uns auch mit leckerer Paella verwöhnen. Nach einem Ruhetag, der beinahe Ausschließlich der „Familienzusammenführung“ dienen sollte, ging es mit Abstechern nach Alquezar und zu den Wasserfällen von Bierge entlang der Sierra de Guara in die Provinzhauptstadt Huesca.

Hier deckten wir uns im Einkaufszentrum mit allem Nötigen für die kommenden Tage in den Bardenas und der Sierra de Guara ein. Auch der V8 wollte Nahrung und so nutzten wir die günstigeren Preise der Supermarkttankstelle, um Sprit zu bunkern.

Über die A-132 führte unsere Route nach Ayerbe und von dort über die A-125 in die Bardenas Reales. Zwischen landwirtschaftlichen Nutzflächen hindurch zieht sich der Weg nach Ejea des los Caballeros an die Grenze des Biosphären Reservats.

Kurz hinter einer kleinen Passhöhe stehen links neben der Straße erste Hinweistafeln, die einen Überblick über die Bardenas Negras geben.

Da es schon vorgerückter Nachmittag war, beschlossen wir, heute nur noch die Bardenas Negras aufzusuchen und uns die Bardenas Blanca für den folgenden Tag aufzusparen.

Entlang der Beschilderung, die uns immer wieder ermahnt, nur auf der für Autos zugelassenen Piste zu bleiben, fuhren wir vorbei am Geopunkt „Punta Negra“ zum Monasterio am Ende der Bardenas Negras.

Die Piste führt neben landwirtschaftlich genutzten Flächen am Rand eines Tafelberges entlang. Bereits auf dem Weg zum Monasterio hielten wir immer wieder an, um die Aussicht zu genießen. Das alte Kloster ist in seinen Nebengebäuden bewohnt. Die Anwohner, die ihren Feierabend vor den Gebäuden in der Abendsonne genossen, begrüßten uns freundlich und unverhohlen neugierig, als der V8 auf den Hof des Klosters blubberte.

Die tief stehende Sonne und die fast greifbare Ruhe ließen den Ausblick noch beeindruckender werden. Diese Eindrücke muss man erleben, beschreiben kann man das nicht.

Wir beschlossen nicht über Tauste aus den Bardenas abzufahren, sondern den Weg zurück zum Punta Negra einzuschlagen. Ein Ranger, der uns unterwegs begegnete, gestattete uns die Übernachtung am Geopunkt. Von der Hauptpiste führt ein zugewachsener Weg auf rund hundert Metern zu einer Lichtung – Punta Negra.

Wie fast überall in den Pyrenäen ist die Stille auch hier fast greifbar. Die einfache Digi-Cam ist nicht im Stande, die Farbenpracht des Sonnenuntergangs aufzunehmen.

Der Ranger kam noch kurz vorbei. Ich hatte den Eindruck, es ging ihm darum mit welcher Kochstelle wir unser Abendessen zubereiten. Offenes Feuer ist hier ein Tabu. Wohlwollend wünschte er uns einen guten Appetit und zog seines Weges.





Nachts weckte mich ein leises Donnerrollen in der Ferne auf. Die weit geöffneten Fenster im Zeltbalg des Aufstelldaches und die große Dachluke ließen den Blick auf die heftig zuckenden Blitze zu. Innerlich hoffte ich, dass das Gewitter uns nicht voll erwischt, da der Standplatz am Punta Negra in Sachen Unwetter recht exponiert war. Glück gehabt! Bis auf einen kurzen Gewitterschauer streifte uns das Wetter nur. Was blieb ist eine berausende Aussicht auf die von unzähligen Blitzen beleuchtete Ebene unterhalb Punta Negras.

Obwohl sich das Gewitter bereits in der Nacht wieder verzogen hatte, war es am Morgen nicht so klar wie sonst. Wir hatten die Bardenas Blanca auf dem Tagesprogramm. Leider zeigte ein Blick in die Ferne, dass dort noch dicke Wolken hingen.

Wir fuhren die Strecke vom Vortag zurück auf die NA-125. Nach dem Regen der Nacht war die Piste nun weit weniger staubig.

Wieder auf der Teerstraße angekommen fuhren wir die NA-125 in Richtung Tudela. Kurz vor dem Ort zweigt die Straße ab auf die NA 134. Von dieser zweigt nach etwa sechs Kilometern die Zufahrt zum Informationscenter der Bardenas Reales ab.

Hier an diesem Infopunkt bekommt man eine einfache Karte, die den Rundkurs durch die Bardenas abbildet.

Im Grunde genommen ist nur dieser Rundkurs, in dessen Mitte sich ein militärisches Sperrgebiet befindet, mit dem Auto legal befahrbar. Lediglich nach Norden zweigt eine weitere „legale“ Piste ab. Die Piste zeigt sich als breite Schotterspur, die wenig Anspruch an den fahrbaren Untersatz stellt. Im Grunde genommen war ich enttäuscht von den Bardenas Blanca. Dies lag zum Einen daran, dass

das Wetter bedeckt und teilweise sogar regnerisch war, zum Anderen hatte ich höhere Erwartungen. Offensichtlich waren die meisten Bilder, die ich von den Bardenas gesehen hatte, eben nicht auf der genehmigten Route entstanden. Ein Abbiegen von der für Autos genehmigten Runde auf einen der für Radfahrer markierten Pfade kam aber nicht in Betracht, da der Boden durch den immer wieder einsetzenden leichten Regen schmierig zu werden begann. Diesbezüglich gibt es relativ deutliche Warnungen. Ist der Boden der Bardenas einmal durchgeweicht, geht es nicht mehr weiter.







Wir entschlossen uns daher nach dem Durchfahren der Rundstrecke, die Bardenas über die nach Norden abzweigende Piste zu verlassen und peilten die NA 534 an. Als wir auf die Teerstraße trafen, ließen wir Carcastillo buchstäblich links liegen und bogen rechts ab. Bereits nach wenigen Kilometern wurde die NA 534 zur A-1201, über die wir Sadaba erreichten. Hier zweigt die A-1202 ab, die uns nach Ayerbe führte.

Nach einem Tankstopp in Ayerbe ging es zügig über die gut ausgebaute A-132 nordwärts. Bei Santa Maria zweigt die A-1205 von der Hauptstraße ab. Hier führte uns das schöne kleine Sträßchen über Yeste, Anzánigo und Izarbe weiter bis rechts die HU-V-3003 abgeht.

Die Straßenbezeichnung ließ es schon vermuten, dieses Sträßchen war nun noch eine Nummer kleiner und wie meist auch noch schöner. Auf der Suche nach einem Rastplatz für die Nacht zweigten wir das eine oder andere Mal auf kleine Schotterpisten ab. Eine dieser Pisten führte uns immer höher hinauf. Von dieser kleinen Piste konnten wir nun ins Tal blicken, wo wir bei Lasieso den Rio Guarga sehen konnten. Also auf nach Lasieno. Hier zweigt ein kleiner Weg ab in Richtung Fluss oder dem, was der Sommer davon übrig gelassen hatte. Bei der Durchfahrt durch die Wasserreste bekam der

Dodge kaum nasse Füße. Wir jedoch fanden im trockenen Flusslauf einen schönen, ruhigen Übernachtungsplatz. Durch die Ost-West-Ausrichtung des Tales konnten wir die Abendsonne bis zuletzt genießen.



Am Morgen machte sich schnell Unruhe in mir breit. Heute sollte es in die Sierra de Guara gehen und damit verbunden erhoffte ich mir noch ein wenig mehr Offroad-Feeling. Da Margit sich nicht von meiner Betriebsamkeit anstecken ließ, fuhren wir nach dem Frühstück in aller Ruhe los. Es zeigte sich, dass der Nachtplatz gut gewählt war, denn bereits nach wenigen Minuten erreichten wir bei Hostal de Ipies die N-330, der wir für wenige Kilometer südwärts folgten. Die links abzweigende A-1604 sollte uns näher an und in die Sierra de Guara führen.

Im Internet und auch in einer alten Tourenausgabe einer namhaften Offroad-Zeitschrift findet man Artikel darüber, dass man von der A-1604 in südlicher Richtung dem Wegweiser nach Nocito folgend ein Offroad-Eldorado findet.

Jeder kennt wahrscheinlich das Gefühl, wenn man sich im Kopf ein Bild geformt hat und nun die Realität dem so gar nicht entsprechen will.

Die Piste nach Nocito wurde offensichtlich kurz vor unserer Ankunft touristentauglich gemacht. Letzte Arbeiten waren noch im Gange. Die Piste war sichtlich verbreitert und eingeebnet worden, grober Sand bildete den Belag.

Wir folgten dieser Piste bis Nocito. Unterwegs machten wir an einem kleinen Bachlauf halt, um unseren Duschkanister zu füllen.

In Nocito erwartete uns eine Übersichtstafel, die uns den Grund für den Straßenbau zeigte. Über

Nocito gelangt man nach Bara, wo sich in Sachen Outdoor-Tourismus einiges tut. Von Gleitschirmfliegen war ebenso die Rede, wie von Canyoning.

Das Letzte, was wir wollten, war das organisierte Abenteuer, also fuhren wir auf der gleichen Piste zurück. Überflüssig zu sagen, dass ich ein wenig angefressen war, hatte ich doch Offroaden auf meinem Tagesplan.

Wieder am nördlichen Rand des Nationalpark Sierra de Guara angekommen, hielten wir an einer gekiesten Fläche neben der Piste an um zu beratschlagen. Aus dem Auto ausgestiegen, sahen wir dass hier zwei kleine Trails abzweigten. Wir teilten uns und gingen beide Trails ein Stück weit zu Fuß ab. Nach rund einer halben Stunde Fußmarsch wieder zurück am Auto, erklärte mir Margit, dass der von ihr begangene Pfad wohl nett mit der Enduro zu befahren sei, für den dicken Dodge mit der Kabine aber ein no-go sei. Da mich Margit als Beifahrerin bereits durch mehrere Trophys und Trials geführt hatte, kann ich mich auf so eine Aussage verlassen.

Der von mir begangene Trail war meines Erachtens befahrbar. Allerdings war klar, dass ich mir über den Lack des Dicken besser keine Gedanken machen sollte.

Mit einem nun doch etwas mulmigen Gefühl im Bauch, zweigten wir also westwärts auf den Trail ab. Bereits nach wenigen hundert Metern begannen die Waldgeister zu kreischen oder waren es doch die Zweige und Dornen, die den Lack meines Dodge malträtierten?



Zu Hause hatte ich noch die große Blechbox auf dem Fahrhaus als Windabweiser für die dahinter liegende Kabine gebaut. Plötzlich mit einem Übermaß an Stauraum ausgestattet, hatte ich die große Baumsäge, die Axt und was man halt so auf den „Dschungel-Trip“ mitnimmt in die Blechkiste gepackt.

Dies brachte mir zuhause noch grinsenden Spott meiner werten Gattin ein. Man möge sich nun mein Grinsen vorstellen, als bereits nach wenigen Kilometern ein quer liegender Baum die Weiterfahrt verhinderte. Wir konnten nun entweder kilometerweit rückwärts fahren oder zu Hobby-Waldarbeitern werden.

Da der Baum etwa einen halben Meter über dem Boden abgeknickt war, konnten wir ihn nicht einfach vom Trail ziehen. Es war also sägen angesagt. Der rund 30 cm starke Stamm macht es uns nicht allzu schwer, so dass es nach rund einer halben Stunde weitergehen konnte.

Leider hatten wir nirgends eine vernünftige Karte von der Sierra de Guara auftreiben können. Es blieb uns daher nur die Navigation mit dem Garmin-Kartenmaterial. Da das Display des CSX 60 zu klein ist, um sich hier sinnvoll zu orientieren, musste das Notebook ran. Das Garmin als Empfänger

vorgeschalten ging es mit Hilfe von Touratec QV4 weiter. So wussten wir jedenfalls wo wir uns im Nichts befanden. Kurze Zeit später zeigte das Display ein Gewirr von Wegen, die die Garmin-Karte bei großer Zoom-Einstellung als gestrichelte Pisten zeigte.

Die Erfahrung aus diesem Tag zeigt, dass von rund sechs angezeigten Pisten meist noch eine existierte. Wenn wir uns wieder einmal im Nichts verloren, konnten wir zumindest auf die nächste gestrichelte Piste zuhalten.

Nach einer atemberaubend schönen Offroadtour erreichten wir die an sich verlassene Ansiedlung Ainetto. Hier trafen wir dann tatsächlich auch auf Menschen. Mit viel Fleiß bauen hier einige Leute das Geisterdörfchen wieder auf.

Von Ainetto führt eine gut befahrbare Piste zurück auf die A-1604. Wir beschlossen jedoch einem weiteren kleinen Pfad zu folgen, der vom Dörfchen aus zu sehen war.

Nachdem ich mich innerlich bereits von meinem Autolack verabschiedet hatte, konnte ich den Nachmittag recht gelassen angehen, war es doch Margit, die die Hauptarbeit hatte. Wenn sie nicht gerade wieder aus dem Auto klettern musste, um mich durch ein trockenes Bachbett zu dirigieren oder um sonstige Hindernisse weisen musste, war sie es, die navigieren musste.

Schon seit Stunden waren wir im ersten und zweiten Gang der Untersetzung unterwegs. Trails, die mit unserem Wettbewerbsjeep recht spaßig gewesen wären, erforderten mit dem gut 3,5 Tonnen schweren Offroad-Panzer wohlüberlegtes Fahren, zumal wir ja allein unterwegs waren und keinen Bruch riskieren wollten. Gerade die steilen Ein- und Ausfahrten durch die Bachläufe hatten es in sich. Oft musste dem Böschungswinkel durch kleinere landschaftsgestalterische Maßnahmen Rechnung getragen werden. Wer schleppt denn nicht gerne Steine bei Temperaturen von rund 40° C?

Die Tour führte uns durch eine grandiose Landschaft, die uns alles von Waldstücken, Bächen, bis zu kargem Fels bot.

Säge und Beil kamen nur noch zwei weitere Male zum Einsatz. Beim Sägen schwitzend stellte ich schon die Überlegung an, beim nächsten Mal das „Fichten-Moped“ einzupacken.

Immer wieder gingen Margit und ich an Gabelungen zu Fuß auf getrennten Wegen, um uns einen Überblick über die Befahrbarkeit der Wege zu verschaffen. So kamen wir schließlich auf einen Trail, auf dem uns eine Herde Jungvieh den Weg versperrte. Langsam trotteten die Rinder aus dem Weg. Südländische Ruhe gibt es wohl auch beim Vieh.

An einem einfachen Gatter angekommen, war es aber genau dieses müde Rindervolk, das uns zu einem Adrenalin-Kick verhalf. Margit öffnete den einfachen Verschlag aus mehreren Reihen auf dicke Äste genagelten Stacheldraht, um mich mit dem Dodge durchfahren zu lassen. Nach einem verzweifelten Hilferuf von Margit sah ich im Rückspiegel, wie sich die ehemals träge Herde in eine Stampede verwandelt hatte und in ihrer Neugier auf Margit und das Gatter zuraste. Gemeinsam schafften wir es den Zaun wieder einzuhängen, als die Kühe nur noch wenige Meter entfernt waren.





Wo es Vieh gab, konnten auch Menschen nicht weit sein. So trafen wir dann nach 38 Offroad-Kilometern rund acht Stunden nach unserem Abbiegen von der Hauptpiste wieder auf die A-1604. Setzt man Fahrzeit und Strecke ins Verhältnis, kann man vielleicht nachvollziehen, welcher erfüllter Offroadtag hinter uns lag.





Vor uns hatten wir nun noch die Suche nach einem Übernachtungsplatz. Da uns einerseits nach Erholung war, wir aber auf der anderen Seite nicht ewig nach einem Nachtplatz suchen wollten, trafen wir den Entschluss noch etwas weiterzufahren. Wir kannten aus unseren Endurozeiten in den Pyrenäen ein schönes und ruhiges Fleckchen, das aber noch einige Kilometer entfernt war. Wir fuhren auf der A-1604 und der N-260 nach Ainsa. Von dort aus führte uns der Weg auf der A-138 Richtung französischer Grenze. Wenige Kilometer vor Bielsa zweigt die A-2609 bei Tella-Sin nach rechts ab und brachte uns nach Plan. Fährt man von Plan weiter nach Gistain, so zweigt eine schmale Piste ab, die an den Rand des Nationalpark Posets-Maladeta reicht. Nach weiteren etwa 15 holprigen Kilometern erreichten wir unseren Übernachtungsplatz an einem malerischen Gebirgsflüsschen. Zwar war die Sonne im engen Tal bald nicht mehr zu sehen, die Ruhe glich dies aber mehr wie aus. Meinen Plan, statt aus dem Kanister zu duschen, im Bach zu baden, verwarf ich schnell wieder, als ich merkte, dass dessen Temperatur noch unter der deutscher Kaltwasserleitungen lag.





Nach einer ruhigen Nacht ging unser Weg am kommenden Tag wieder zurück nach Plan. Von dort aus führt eine gut fahrbare Piste anfangs durch den Wald, bald aber hinauf auf rund 2000m. Diese Panorama-Sicht wurde nur durch das Aufleuchten der Spritanzeige getrübt, die sich penetrant dem Ende zuneigte.



Das Letzte aus Sprit- und Gastank herausholend, ging es über Chia dann hinab nach Castejón de Sos. Die Tanke in Castejón kannten wir von früheren Endurotouren, so dass wir hier nicht lange suchen mussten.

Mit rund 90 Liter Sprit mehr an Bord und um einige Euro ärmer, fuhren wir über die N-260 weiter nach Graus. Hier bogen wir auf die HU-V-9601 ab. Wieder einmal beeindruckt vom Massiv des Tourbon rollten wir bis Egea. Hier zweigt eine Piste über den Berg in Richtung Merli ab.

Diese steinige und holprige Piste ist auf der Südseite vor Merli mit ihren vielen engen Kehren nicht unbedingt für große Offroader gebaut. Das stand so aber auch nicht auf meinem Plan. Auf dem Kamm der Piste zweigt eine Piste zu einem Sendemast ab. Von hier führt ein beinahe vergessener Trail hinab nach Isabena und damit an den Campingplatz, an dem unsere Tochter den Sommer über arbeitete.

Ich kannte diesen Trail vom Endurofahren. Hätte ich den dazugehörigen Track nicht im Garmin gespeichert gehabt, wäre ich ihn mit dem Dodge nicht gefahren. Der Trail wird nicht gepflegt und ist kaum zu finden. Über einen Höhenzug führt der Trail auf ein Hochplateau und von dort direkt hinab zum Camping Isabena.



Nach einem kühlen Bier am Campingplatz ging es gemeinsam mit unserer Tochter Amelie an Bord weiter. Wir wollten die Nacht hoch oben auf der Sierra de Sis verbringen. Diesen Wunsch hatte ich schon lange gehegt, konnte Margit aber zu Endurozeiten nicht davon überzeugen. Nun aber mit dem Luxus der Camping-Kabine gesegnet, wollten wir den Plan umsetzen. Wir folgten der Straße von Isabena bis Las Farrerias und dort hinauf Richtung Calvera. Vor Calvera zweigt die Piste ab, hoch zur Sierra de Sis. Über grobe Steine und unzählige Löcher führt der Weg hinauf in Richtung Puy Alto, einem Aussichtspunkt mit Feuerwachturm. Wir ließen den Turm links liegen und zogen immer weiter am Kamm entlang hinauf.

Wir verließen den immer schlechter werdenden Weg, da wir wussten, dass er nur an eine Schafstränke führt. Stattdessen fuhren wir im Schritttempo durch das Steppengras den Kamm entlang nach oben. Die Sonne stand so ungünstig, dass ich mich fast blind vorwärts tastete. Margit lief vor dem Auto her und warnte mich vor Felsblöcken die im Gras verborgen auf meine Ölwanne lauerten. Die Sonne blendete unerträglich und der Wind nahm unangenehm zu. So beschlossen wir, die Nacht kurz unterhalb des Gipfels zu verbringen.

Während wir unser Abendessen zubereiteten, näherten sich aus der Ferne unzählige Schafe. Als wir sahen, dass der Hirte mit zwei Hunden auf uns zusteuerte, mussten unsere beiden Vierbeiner vorsichtshalber in die Kabine.

Der Hirte fragte uns freundlich, ob wir Hunde dabei hätten. Während ich nur „Bahnhof“ verstand, zweigte sich, dass die Monate, die meine Tochter bis dahin in Spanien verbracht hatte, nicht spurlos an ihr vorbei gegangen waren. Sie erklärte dem Hirten in der Landessprache, dass wir zwei Hunde in der Kabine hätten. Dieser entgegnete nur, dass er dann mit seiner Herde einen anderen Weg wählen würde, der in weitem Bogen um uns herum führte.

Irgendwie hatte ich das Gefühl, dass uns ein deutscher Hirte weiß Gott wohin geschickt hätte, bevor er sich mit hunderten von Schafen auf einen weiten Umweg macht.

Nach dem unser Camp so quasi legalisiert war, wurden meine Erwartungen an die Nacht in den Bergen mehr als erfüllt. Fern aller künstlichen Beleuchtung zeigte sich das Himmelszelt als Muster aus unzähligen Leuchtpunkten.





Nach einem Frühstück in himmlischer Ruhe und grandioser Aussicht fuhren wir am Morgen unter den wachsamen Blicken unzähliger über uns kreisender Geier vorbei an Puy Alto in Richtung Bonansa.

Bei Bonansa wieder auf der Straße angekommen, ging es die A-1605 hinab zum Camping Isabena. Hier verbrachten wir zwei ruhige Tage mit unserer Tochter und ließen uns abends von der Chefin Renate mit kulinarischen Genüssen wie Paella und Grillplatte verwöhnen.

Nach unseren beiden Ruhetagen war der Abschied von den Pyrenäen gekommen. Dieser fiel uns aber nicht allzu schwer, da uns noch eine Woche Kite-Surfen am Strand von Beauduc in der Camargue erwartete.

Über Vielha ging es auf die nach Toulouse führende Autobahn und von dort weiter über Narbonne, Montpellier, Arles nach Salin de Giraud. Von dort aus führt eine etwa 15 km lange Piste an den Strand von Beauduc.

Hier ist abseits beinahe jeglicher Infrastruktur legales Wildcamping unmittelbar am Strand gestattet. Kurz bevor man den eigentlichen Strand erreicht, haben die Verantwortlichen einen großen Müllcontainer aufgestellt und hinter einem Sichtschutz einen Fäkalientank vergraben. So hat man die Möglichkeit seinen Müll zu entsorgen und die Chemie-Toilette zu leeren. Das war es dann aber auch schon in Sachen Zivilisation.

Der Strand zieht sich entlang einer riesigen Bucht zwischen zwei Naturschutzgebieten. Durch die lokale Thermik ist das Revier ein Hot-Spot für Kiter und Windsurfer. Am Wochenende durch einheimische Sportler gut bevölkert, ist aber auch zu deutschen Ferienzeiten unter der Woche viel Platz für ungestörte Erholung.



Um nun den Heimweg nicht zur Kilometertortour werden zu lassen, beschlossen wir nach einer Woche am Meer über den Lac de Serre-Poncon in Richtung Piemont zu ziehen. Nach nur wenigen Stunden Fahrt von Beauduc an den schön gelegenen See in den französischen Bergen, schlugen wir hier unser Nachtquartier auf. Der See sollte uns am kommenden Tag als Ausgangspunkt für eine Tour über den Col de Parpaillon dienen. Dieser fehlte noch in unserer Sammlung.



Nach zwei weiteren Tagen und Nächten, diesmal am Fort Central am Tende-Pass, ging es endgültig zurück nach Deutschland.



Drei Wochen und rund 4500 km nach unserer Abreise aus Deutschland, fahren wir wieder ins Allgäu ein. Es wird sicher noch lange dauern, bis wir alle Eindrücke dieser abwechslungsreichen Tour verarbeitet haben.

Sicher ist, wir kehren zurück in die Pyrenäen. Beim nächsten Besuch werden wir die Sierra de Guara unter die Stollen der Enduros nehmen, um noch mehr der unzähligen Trails erkunden zu können.

Kartenmaterial Pyrenäen:

Michelin Blatt 145 und 146 (1:150.000)

Prames Verlag Blatt 13: Turbon y Sierra de Sis

Garmin City Navigator Europe