

Auf in die Schweiz!

Mit dem Oldie in der Ost-Schweiz unterwegs
oder wie aus einer 190 SL- eine
Ponton 219-Fahrt wurde

Dr. Axel und Konstantin Cloeren



Vor Beginn des Medizinstudiums meines Sohnes wollten wir im Herbst 2019 nochmal hoch hinaus auf die Bergpässe – natürlich mit dem Oldtimer!! Ursprünglich sollte die Fahrt mit unserem 190 SL W 121 BII stattfinden. Wir wollten uns bei schönem Wetter den Wind um die Nase fegen lassen, denn die Wettervorhersage war hervorragend ...



Gestrandeter SL



Auf zur Werkstatt

Der SL war durchgecheckt und eigentlich einsatzbereit für die letzte große Herbstfahrt vor dem „Schlafengehen“. Einen Tag vor der geplanten Abfahrt schien alles sicher, also eine letzte Probefahrt durch die Eifel, um auch nochmal sicherzugehen. Schon nach kurzer Strecke machte der Motor bei einer Bergauffahrt um Gerolstein seltsame Klopfgeräusche. Sollte die Fahrt jetzt doch komplett ins Wasser fallen?? Wie es ein Oldtimer-Besitzer nun macht, Auto abstellen (zufällig vor einem Kapellchen), Abschleppdienst rufen und auf himmlischen Beistand hoffen, dass es nichts Schlimmes sei.

Doch der Mechaniker riet bei diesen Geräuschen, keinen Meter mehr zu fahren. Also Auto auf den Hänger und ab in die Werkstatt. Mit jedem Meter zur Werkstatt rückte die Schweiz in weitere Ferne. Aber nicht mit uns!!!! Kurzum musste nun doch unser stets bereiter 219 Ponton erhalten, der schon passerprobt war (Großglockner-Fahrt mit Pasterze 2016). So begann die Reise sehr turbulent und anders als gedacht. Also kurzum umpacken und hoffen, dass alles gut verläuft. Eine fünftägige Tour von Gerolstein durch die Ost-Schweiz und zurück mit ca. 2000 Kilometern erwartete uns.

Am 1. Tag ging es von der Eifel über Frankreich, das Elsass, über Basel bis nach Zürich. Nach problemloser Fahrt und Übernachtung wurde am anderen Morgen die Stadt Zürich samt Zürichsee begutachtet, bevor wir am Mittag zur zweiten Etappe aufbrachen. Am Zürichsee entlangfahrend mit der Sonne im Gepäck ging es mit einem Abstecher durch das Fürstentum Liechtenstein Richtung Klosters und Davos und schließlich über den Flüelapass (2383 m) nach St. Moritz ins Engadin. St. Moritz erschien uns leicht ausgestorben, da viele Geschäfte wohl erst zur Wintersaison ganz-



Zürichsee



Einmal in Lichtenstein

tags öffnen, wenn die Promigäste eingeflogen werden ... Abends sollte uns ein gutes Essen belohnen, wobei wir mit solch horrenden Preisen (Vorspeise und Hauptgericht 50 CHF plus Getränk) nicht gerechnet hatten. Die Schweiz ist halt ein teures – aber schönes – Pflaster.

Am nächsten Morgen ging es gut gestärkt von St. Moritz auf die längste und dritte Etappe der Tour nach

Lugano ins Tessin. Nachdem wir aus dem Hotel ausgecheckt hatten, kam es durch zwei aufeinanderfolgende Kaltstarts samt Choke (wegen Umrangierens des Autos auf Hotelierwunsch) zum Nichtanspringen des Motors bei Neustart, nachdem wir alles im Kofferraum verstaut hatten. Er war einfach „abgesoffen“. Der Ponton wollte einfach nicht mehr zünden und roch nach Benzin. Eine gewisse Nervosität machte sich breit, jedoch konnten wir den

Wagen den Berg hinunterrollen lassen, und mit eingelegetem Gang samt Zündung schnurrte der Oldie wieder. Drei Pässe galt es nun zu bezwingen: den Julierpass mit 2284 Metern, den Splügenpass, 2065 Meter, mit Abstecher nach Bella Italia und schließlich den San Bernadino mit 2066 Metern.

Der Splügenpass war der mit den schmalsten Straßen, den wenigsten Touristen und den schönsten Aussich-



Aussicht am Splügenpass

Der San Bernardino ruft.



ten, sehr eindrucksvoll und wird uns bestimmt noch lange in Erinnerung bleiben. Kurz wurde auf der Passhöhe Italien begrüßt und dann ging es wieder zurück auf unsere eigentliche Tourstrecke. Da wir „zügig“ unterwegs und einige Baustellen vor dem San Bernardino eingerichtet waren, verpassten wir die Passstraße und fuhren ungewollt erst einmal durch den ganzen Tunnel, um wieder umzukehren, da uns nun doch der Ehrgeiz packte, über den

Pass zu fahren, wie auch ursprünglich geplant. Über Bellinzona ging es dann andauernd abwärts fahrend durch kleinste Orte jenseits der Autobahn nach Lugano. Da wir noch im Hellen ankommen wollten, wechselten wir für die letzten Kilometer auf die Autobahn und bezogen unser Hotel in Paradiso/Lugano. Mit einem 2-tägigen Stopp wollten wir den Monte Bré und den Monte San Salvatore mit der Funiculare erklimmen, nach Melide ins Swiss

Miniature und schließlich die Italienische Enklave Campione besuchen. Da ich mit meinen Eltern in den 70er-Jahren mehrmals in Lugano war, hatte ich noch Erinnerungen im Kopf, wie vieles ausgesehen hatte. Vieles war wiederzuerkennen, aber vieles wurde mit Hochhäusern verbaut; allein in Paradiso standen sechs große Baukräne, um vor dem Monte San Salvatore alles mit Hochhäusern zuzupflastern. Schade ...

78



Furka-Passhöhe



Schließlich begaben wir uns am vorletzten Tag auf die Fahrt von Lugano über Bellinzona Richtung Zürich zum Vierwaldstättersee. Dabei galt es den Gotthard- und den Furkapass zu bezwingen. Ohne es zu erahnen, stand uns die schönste Route bevor. Dabei fing alles mit trübem Wetter in Lugano an. Der Gotthard lag im Nebel, und selbst oben auf dem Pass angekommen war von der Sonne wenig zu sehen.

Aber kaum waren wir einige Meter den Pass hinuntergefahren, verschwand der Nebel und schönstes Wetter mit blauem Himmel belohnte uns. Die Tremola zu fahren, war wunderbar, aber das Beste sollte noch kommen. Auf halber Passhöhe ging es dann Richtung Furkapass, der uns mit einer atemberaubenden Aussicht auf die Bergwelt und mit Schneekuppen belohnte. Um schöne Fotos zu machen, fuhren wir auf einen Platz, auf dem

wir einen zunächst flachen großen Stein übersehen hatten, hinter dem es aber eine tiefe Kuhle gab ... sodass wir beim Überfahren mit dem rechten vorderen Träger samt Auspuffrohr aufsetzten. Sollte jetzt wieder das Ende nahen?? Da wir nur Schritt fuhren, war aber nichts passiert, nur eine Schicht Unterbodenschutz hing am Stein. Glück gehabt und Nerven wieder beruhigen, war nun wieder das Motto.

Bei der Abfahrt vom Furkapass kamen wir an dem Rhonegletscher vorbei, der – wie alle Gletscher – stark im Begriff ist abzuschmelzen und daher mit einer weißen Plane abgedeckt wurde, so wie es auch an der Pasterze auf dem Großglockner zu sehen ist. Wie groß der Gletscher in den sechziger Jahren war, zeigt das alte Foto.

79

Rhonegletscher



Rhonegletscher um 1960



Rhonegletscher von innen



Kapellbrücke

Man kann den Rhonegletscher von innen begehren und betrachten, was sehr imposant ist. Jedes Jahr werden die Gänge neu gesichert bzw. mit der Kettensäge vorhandene Räume neu ausgebaut. Alles sehr sehenswert!!!!

Auf der anderen Straßenseite gegenüber liegt an einer scharfen Passkurve das berühmte Hotel Belvedere, was vor vier Jahren geschlossen wurde. Es ist auf vielen Bildern im Internet zu sehen ... Von hier waren es noch 80 Kilometer bis Luzern, die wir dann gemütlich bei schönster Sonne abfahren wollten, bis uns dann die Furka-Zahnradbahn entgegen kam

und unsere Straße kreuzte. Reisen wie anno dazumal ... Was für ein Zufall: Da waren wir zur rechten Zeit am rechten Ort. In Luzern angekommen, bezogen wir unser Hotel, besuchten die wieder aufgebaute hölzerne Kapellbrücke und vertrieben uns die Zeit in der Stadt mit einem guten Essen. Von unserem Hotel Montana hatten wir einen wunderbaren Blick auf den See samt Sonnenuntergang, und mit einigen Cocktails in der Hemingway Bar bekamen wir die nötige Bettschwere für die Nacht. Am anderen Morgen hieß es dann Abschied nehmen und die Rückfahrt einläuten: Von Zürich über Basel, Colmar, Straß-

burg, Saarbrücken, Trier bis in die Eifel zurück. Diese Strecke meisterte der 6-Zylinder 219 Ponton souverän in einem Stück mit einer Tankfüllung von 55 Litern. Mit dem letzten Tropfen Sprit und leuchtender Tanklampe waren wir nach 6-stündiger Fahrt und 500 Kilometern wieder zuhause. Was für schöne Erlebnisse in kurzer Zeit bei Cabriowetter ohne einen Tropfen Regen. Die Grand Tour of Switzerland West ist für den 190 SL reserviert. Übrigens hatte der 190 SL einen Schaden an einem Ventil gehabt und schnurrt nun wieder wie ein Kätzchen. Glück im Unglück.

Fotos: Dr. Axel und Konstantin Cloeren



Reisen anno dazumal mit der Furka-Bahn