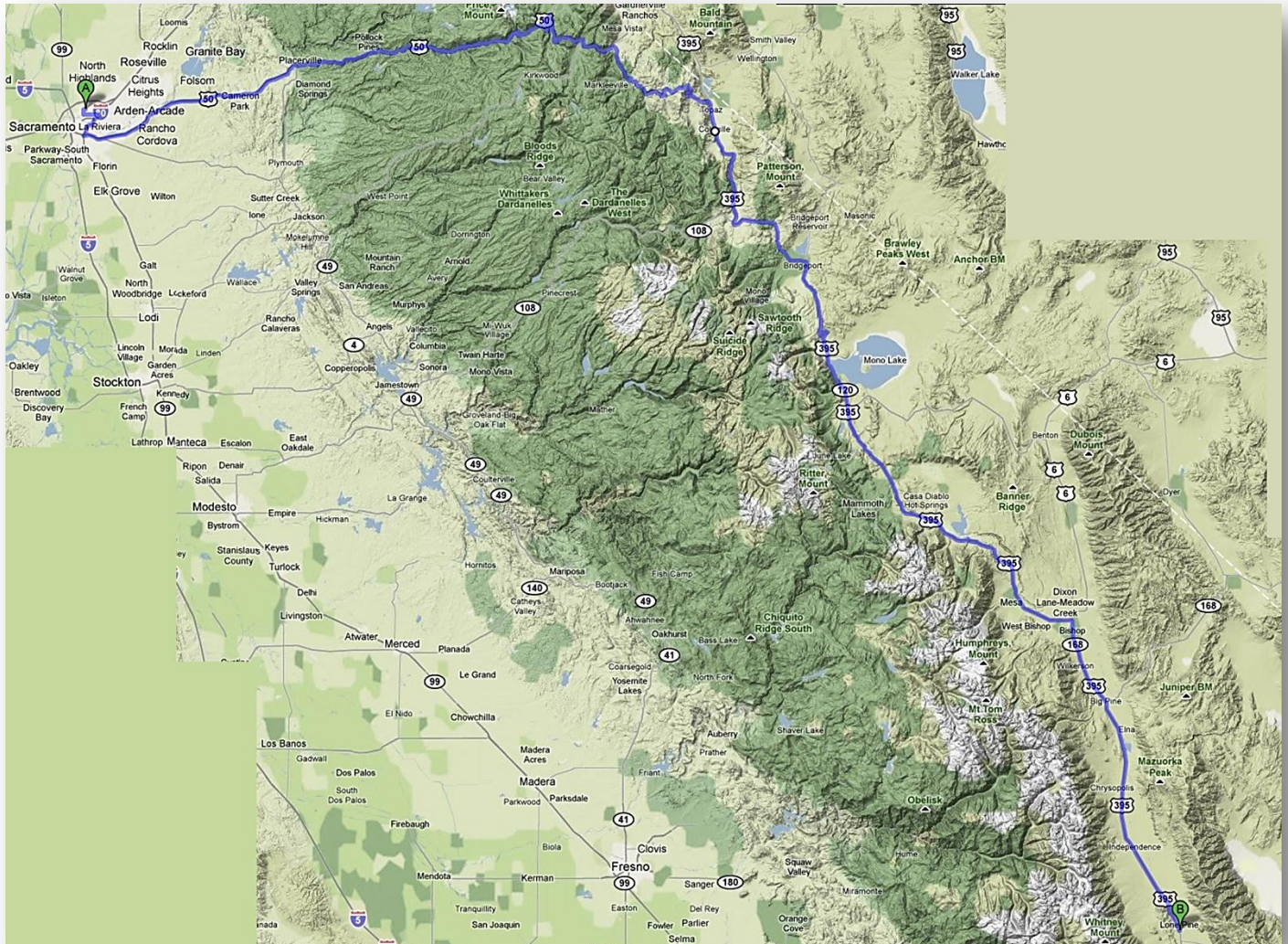


Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Part 2 Die Reise**Sacramento, CA → Lone Pine, CA****HD = 332 Meilen (534km)**

Die Nacht vor unserer großen Fahrt hatte ich im Wohnzimmer auf der Couch geschlafen. Es war diesmal wesentlich angenehmer als mit einer halbgefüllten, undichten Luftmatratze wie die Nacht zuvor. Der Schlaf war trotzdem etwas unruhig. Nicht nur, weil ich rechtzeitig wach sein wollte, da ich um die erste Etappenlänge wusste (341M → 560km), die lt. Google Maps mit über 9:00h Fahrzeit angegeben wurde, sondern auch weil beim Nachbarn zwischen 01:00h und 03:00h offensichtlich Harley-Motoren-Tests durchgeführt wurden. Steffi und Brad bestätigen meine Vermutung und meinten, dass er spinn und trotz

*Ein letzter Kaffee mit Brad und Steve*

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

mehrfacher Hinweise und Beschwerden sein Verhalten bisher nicht änderte.

6:59h ein Blick auf die Uhr. Jetzt wird ernst! Aufstehen, ins. Bad und dann Klaus wecken.

Brad, der „*Early Bird*“, hatte um 7:00h schon den Kaffee gebrüht. Da ich ihn vorher nicht gehört hatte, muss ich final doch noch recht tief geschlafen haben. Klaus musste ich auch nicht wecken, er war bereits aufgestanden als ich noch im Bad werkelte. Draußen war es mit ca. 10°C noch recht frisch, aber sonnig mit wenigen Wolken.

Steve tauchte pünktlich um 8:00h auf. Die letzten Vorbereitungen waren schnell erledigt, da wir ja schon am Vortag alles gepackt hatten.

Nach einem zweiten Pot Kaffee und letzten Checks waren wir für das Abschiedsfoto bereit. Gegen 8:40h ging's dann wirklich los.

Ohne dass wir uns abgesprochen hätten, haben Klaus und ich die übliche Reihenfolge eingenommen. Ich vorne und Klaus hinter mir. Steve fuhr hinter uns her, da er den Weg von der Tenya Ave. zum US Highway 50 nicht genau wusste. Natürlich kenne ich mich in Sacramento durch meine häufigen Besuche besser aus als Klaus, aber diese Ordnung haben wir im Prinzip die gesamte Tour eingehalten. Schon auf unserer Griechenlandtour haben wir das so gehalten. Damals hatte es einen pragmatischeren Hintergrund. Klaus fuhr eine Triumph BDG (Bj. 53) die als Zweitakter nicht sonderlich gut roch – so war es besser, dass er hinter meiner BMW R24 herfuhr, als umgekehrt.



8:34h: Auf die Plätze; Fertig; ...

Am *Northgate Blvd.*, bogen wir links ab. 2km später gab es schon den ersten Konflikt mit meinen TOMTOM Anweisungen. Das Navi schickte mich schon 100m vor dem *Garden Highway* nach links mitten in die Siedlung hinein. Ich glaubte aber meinem Navi nicht, da ich den mir bekannten Abzweig schon vor mir sah und verwirrte so meine Hintermänner mit Blinken und dann doch nicht abbiegen.

Kurze Zeit später bogen wir auf die Stadtautobahn *I-5 South* ein. Der Verkehr um diese Tageszeit ist ätzend. Bis zu 6 Spuren in eine Richtung. LKW und PKW konkurrieren bei Geschwindigkeiten um die 60M/h (90 – 100km/h). Ständige Spurenwechsel, da alle 2km bis 3km eine Ausfahrt bzw. Einfahrt gibt. Ich, mit einem Auge permanent im Rückspiegel, versuche Klaus und Steve nicht zu verlieren, und trotzdem mit dem Verkehrsfluss mitzuhalten.

Nach den ersten 6 km bogen wir auf den *US-Hwy-50 North* der uns nun Richtung *El Dorado, CA* leitete. Der Verkehr beruhigte sich etwas, auch wenn sich der Verkehrsfluss auf ca. 5M/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erhöht hatte. So verließen wir Sacramento City mit offiziellen 70M/h uns strebten dem *Lake Tahoe* entgegen. Bei *Placerville, CA* hörte die 4 spurige Autobahn auf und die Straße schlängelte sich in langen angenehmen Kurven in die nun beginnenden Berge, der *Sierra Nevada*.

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)



9:35h bei Placerville
Steve verabschiedet sich

10 Minuten später, nach ca. 50 Meilen, winkte uns Steve von dem *US Hwy-50* herunter und stoppte an der Tankstelle bei *Pollock Pines, CA*. Da wir nun Höhe gewannen und die Temperatur auf einstellige Werte gesunken war, begann er jetzt etwas zu frieren. Seine Bekleidung, Jeans & Halbschuhe, waren dafür nicht geeignet.

Wir bedankten uns nochmals bei Steve für seine Hilfe und die Begleitung. Nach 15 Minuten sind Klaus und ich nun alleine unterwegs in Richtung *South Lake Tahoe*, wo wir nach ca. 110M zum ersten Mal Tanken wollen. Dieser Stopp war für uns wichtig, damit wir den Verbrauch und die Distanzen für zukünftige Etappen berechnen konnten.

Der Aufstieg auf dem *US-Hwy-50* war äußerst angenehm. Der Verkehr gering, die Kurven moderat und die Landschaft traumhaft. Ich bin die Straße schon mehrfach mit dem Auto gefahren und wusste daher schon was mich erwartet. Mit dem Motorrad machte es aber noch wesentlich mehr Spaß und gab mir die Gelegenheit das Fahrzeug besser kennenzulernen.

2h nach dem Start überquerten wir den ersten Pass und hielten in einer Parkbucht um einen Blick auf den *Lake Tahoe* und die umliegende Berge zu werfen.

Kaum dass wir abgestiegen waren, hielt ein Auto mit einem älteren Herr und zwei jüngeren Frauen. „*Where are you from? Where are you going? How long will you stay?*“ Fragen die wir in den nächsten drei Wochen noch öfters zu hören bekamen. „*Oh from Germany! My guest is from Germany, as well*“, dabei stellte er uns eine der beiden jungen Frauen vor. Sie war Au-pair und schon seit mehr als einem halben Jahr in den USA. Natürlich kam auch noch das Angebot eines Fotos von Klaus und mir.



Im Hintergrund „*South Lake Tahoe*“ & Meyers

Ein paar Meilen später tankten wir zum ersten Mal in *Meyers, CA*. Ergebnis: 110M → 2,0 Galonen für die Harley und 2,4 Galonen für die Honda.

Bei dem Verbrauch und einem 4.2 Galonen Tank reicht es ja locker für Strecken von 200 Meilen. Prima, das beruhigte mich für unsere geplanten Etappen, speziell für die durch das *Death Valley*. Auf der *CA-89* ging es dann über *Marklee, CA* auf dem *Monitor Pass* zum *US-Hwy-395*. Der Verkehr war weiterhin so gut wie Null. Auf dem ersten Abschnitt der *CA-89* war eine ca. 5km lange Baustelle, durch die wir mit einem Begleitfahrzeug geleitet wurden. D.h. erst einmal 10 Minuten warten. Dann dem Pickup mit dem, „*Follow Me*“ Schild am Heck im Schritt-Tempo folgen. Final fragte man sich dann, wozu man die Straße sperrte, da es nur einen kurzen 50m Abschnitt gab an dem etwas gebaggert wurde. „*Andere Länder, andere Sitten*“.

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Monitor Pass

Aus Wikipedia, freie Enzyklopädie

Monitor-Pass (Passhöhe 8,314 ft. / 2.534 m) ist ein Gebirgspass in Kalifornien, in der Sierra Nevada, südöstlich von Lake Tahoe. Es verbindet die Einzugsgebieten von der West Walker River und Carson River und wird von der State Route CA-89 überquert, die zum U.S. Highway 395 bei Topaz führt



Monitor Pass

Die Straße über den Pass wurde in den frühen 1950er Jahren gebaut und ist damit eines der jüngsten asphaltierten Pass-Straße welche in der Sierra Nevada geöffnet wurden. Die State Route CA-89 über den Monitor-Pass ist im Winter aufgrund des Schnees nicht befahrbar. Die Dauer der Schließung variieren je nach Wetterlage, aber in der Regel ist der Monitor Pass für Fahrzeugverkehr zwischen Ende November und Anfang April geschlossen.

Ein kurzer Stopp auf dem Pass bei ca. 7°C ermöglichte uns einen großartigen Blick auf die südliche Sierra Nevada mit den Mineral Mountains im Hintergrund. Von nun an ging's bergab ins Owens Valley. Die Straße verlief talwärts in lang gezogenen Serpentinafängen vorbei an pittoresken abgestorbenen Bäumen. Mit jedem Meter tiefer stieg die Temperatur. Im breiten Owens Valley angekommen hatte wir schon wieder ca. 13°C aber auch einen relativ starken Gegenwind. Da der Wind von Süden kam, bedeutete dies warmer Wind.

Die nächsten 300 km bis Lone Pine, CA ging es nun auf der breiten US-395 das Owens Valley hinab immer nach Süden. Die Straße war breit, die Kurven lang gezogen, so dass es bis auf die Baustellen, immer möglich war mit, oder knapp über, erlaubter Höchstgeschwindigkeit zu fahren.

Eine weitere kurze Fotopause machten wir oberhalb des Lake Mono. Inzwischen war es kurz nach 14:00h schon wieder 16°C warm. Der Wind blies weiterhin ziemlich stark von Südwesten. Kaum dass wir die ersten Fotos von dem verlandenden See gemacht hatten, hielt ein weiteres Auto. Eine Frau, geschätzte 60+X stieg aus und stellt uns zuerst die üblichen Fragen.

„Where are you from? Where are you going? How long will you stay?“ Doch dann kam die Überraschung: „What's the consumption of your machines?“ Ich musste erst überlegen und kalkulieren, da man in den USA den Verbrauch in Miles/Galonen angibt. Mit meiner Berechnung von 55 M/gal war sie sehr zufrieden, bedankte sich und stieg wieder in ihren Wagen. Die schöne, einzigartige Aussicht würdigte sie mit keinem Blick.



Lake Mono bei Lee Vining, CA

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Mono Lake

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der **Mono Lake** ist ein alkalischer Salzsee in Mono County im zentral-östlichen Teil von Kalifornien. Er liegt in einem abflusslosen Becken am Westrand des Großen Beckens unter der Ostflanke der Sierra Nevada. Im Südosten liegen die kalifornischen White Mountains. Im See und an dem Ufer stehen zahlreiche Kalktuff-Formationen. Die kleine Siedlung Lee Vining liegt am westlichen Ufer des Sees. Der See ist Lebensraum für viele Vogelarten und ist eines der produktivsten Ökosysteme in Nordamerika.



Kalk-Tuff Türme – Lake Mono

Das Mono-Becken ist eine der westlichsten Strukturen der Basin and Range-Region, die durch eine Krustendehnung entstand. Dabei entstanden überwiegend parallele Horst-und-Graben-Strukturen oder einzelne Becken wie am Mono Lake. Am Ende der letzten Eiszeit (in Nordamerika als Wisconsin glaciation bezeichnet) füllte sich das Becken vollständig und lief sogar nach Osten über. Der damalige Lake Russell hatte eine Fläche von knapp 900 km² und eine Tiefe von rund 100 m. Er trocknete in der Folge durch das Abschmelzen der ihn speisenden Gletscher und einen Klimawandel mit stark reduzierten Niederschlägen weitgehend aus. Die prähistorische Uferlinie kann an den Hängen im Westen als Terrassen-Struktur gefunden werden.

Das heutige Erscheinungsbild des Mono Lakes wird stark durch Vulkanismus geprägt. Die dunkle Negit-Insel im See ist vulkanisch und knapp 2.000 Jahre alt. Die Pahoa-Insel ist eine größere, hellere Insel im See. Sie wurde durch aufsteigendes Magma geschaffen. Black Point am Nordwestufer ist das Überbleibsel

eines basaltischen Schlackenkegelvulkans, der vor etwa 13.300 Jahren unter Wasser ausbrach. Die Mono-Krater südlich des Sees sind rhyolithische Lavadome und mit einem Alter von 2000–600 Jahren die jüngste Hügelkette Nordamerikas.

Die charakteristischen Kalktuff-Gebilde an den Seeufern entstehen unter Wasser, die heute sichtbaren wurden erst durch die Absenkung des Wasserspiegels freigelegt. Quellen transportieren Wasser mit gelöstem Calciumcarbonat aus den umliegenden Bergen und traten im See aus. Der See ist durch eine Vielzahl an gelösten Mineralien leicht alkalisch und durch die unterschiedlichen Säurewerte kommt es zur Ausfällung der Carbonate als Kalktuff.[1]

Ein weiteres Mineral am Mono Lake ist Hazenit, das biogene Phosphat wird in Algen des Sees gebildet, die an den Kalktuff-Säulen wachsen. Es wurde 2007 erstmals beschrieben und bisher an keinem anderen Ort gefunden

Gegen 15:30h, wenige Meilen vor Bishop, CA winkte Klaus mich auf einen Parkplatz raus. Sein Blinker machte mal wieder Malheur und er wollte nun die Ursache genauer erforschen. Der Ausblick auf die Sierra Nevada und ihre schneebedeckten Gipfel war gigantisch. Wird lernten aber auch auf den letzten 200km, dass die Pässe in des Yosemite NP noch Wintersperre genossen. Das wird doch hoffentlich in 20 Tagen anders sein, denn da wollen wir über den Tioga Pass in den Park einfahren. Während Klaus sein Werkzeug auspackte genoss ich die Landschaft, wünschte mir aber etwas weniger Wind. Seit wir im Owens Valley nach Süden fahren, hatte der kräftigen Gegenwind stetig zugenommen.



Blinker - Reparatur

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Die Sicht nach Westen in Richtung Berge war klar. Aber nach Osten waren tiefliegender Dunst, oder bessergesagt gelb-rötliche Wolken zu sehen. Als wir ca. 1h später der Wolke näher kamen, entpuppte sie sich als aufgewirbelter Staub.

Klaus bastelte derweil in seinem „Pseudo-Tank“ herum. Bei der Goldwing befindet sich nämlich kein Benzinbehälter unter der Tankverkleidung, sondern Sicherungen, Blinker-Relais und andere Verteiler und elektrische Anschlüsse. Mit dem Multimeter prüfte er Sicherungen und checkte Leitungen. Aber finden konnte er nichts. Nach Zusammenbau gelöster Verbindungen und Kabel funktioniert der Blinker plötzlich wieder.

In *Bishop, CA* hatten wir unseren Benzinvorrat wieder aufgefüllt. Nach 172 Meilen seit dem letzten Tankstopp ein wichtiger Zeitpunkt um den Verbrauch meiner Harley zu bestätigen. 3,4 Galonen passten diesmal in den Tank. Na da waren ja immer noch 0.8 Galonen im Tank, das sollte im Notfall für weitere 50 Meilen gut sein. Dann stimmte meine Rechnung vom ersten Tanken. 200 Meilen pro Füllung sollten locker drin sein. Die Honda verbrauchte zwar etwas mehr als die Sportster, aber ihr Tankinhalt ist mit über 5 Galonen auch etwas größer.

Wir verschoben uns geplante Pause auf *Lone Pine, CA* unserem geplanten Endziel für diesen Tag.

Kurz nach 18:00h fuhren wir in *Lone Pine, CA* ein. Gleich beim ersten Motel auf unserer Straßenseite, dem „*Mount Whitney Motel*“ hielten wir an fragten nach einem Zimmer. Das Zimmer zu 73.-\$ war uns nach dem langen Tag mit seinen 550km sehr willkommen. Eine Stunde später waren wir eingerichtet und erfrischt.



Sierra Nevada mit Mount Whitney & Lone Pine Peak

Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Bei einem Spaziergang zum südlichen Ortsende informierten wir uns über mögliche Restaurants fürs Abendessen. Hier gab es früher Uran-Abbau, der anfänglich hauptsächlich als Heilmittel gegen Rheuma und andere Zipperlein eingesetzt. Ob's geholfen hat ist leider nicht überliefert. Der Ort ist eher ein Dorf als eine Kleinstadt. Daher waren wir auch schon nach ca. 10 Minuten am anderen Stadtrand. Auf dem Rückweg fiel uns dann die Wahl nicht schwer und wir landeten im „Totem Cafe“. Klaus kannte es bereits von seinem Besuch 2006.

Ich freute mich schon auf den nächsten Tag. „Death Valley“ für mich eine große Unbekannte. Aber mit dem großen Tank sehe ich nun keine Probleme mehr.



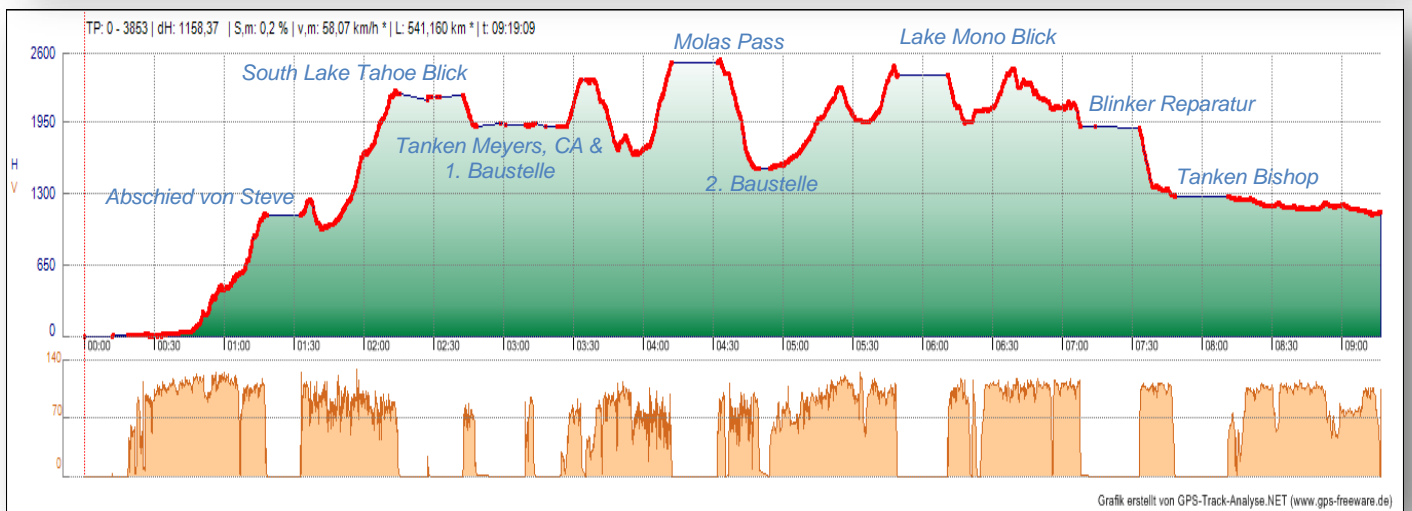
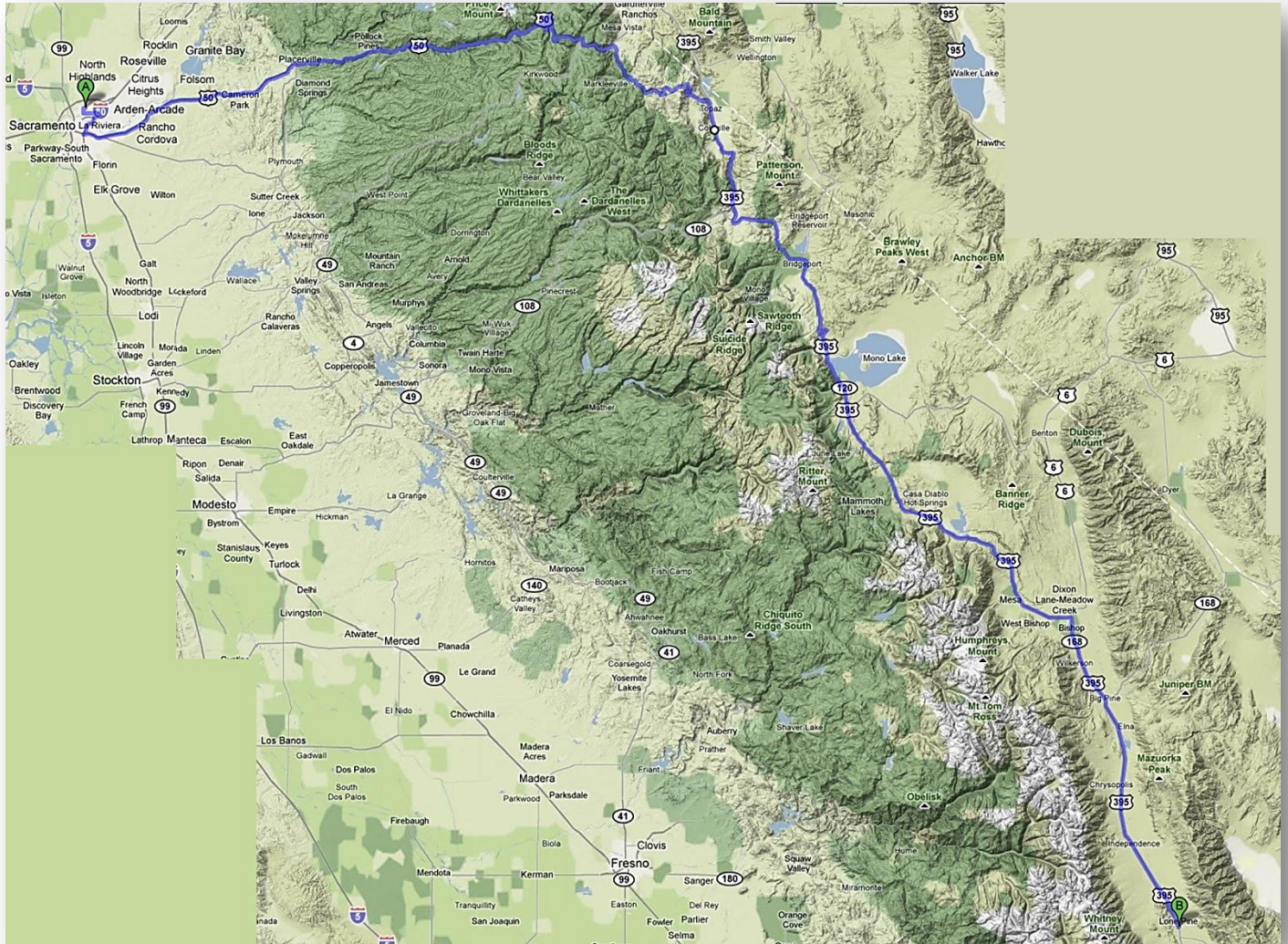
Unsere Unterkunft im "Mount Whitney" Motel



Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Statistik Garmin Navi: Sacramento, CA → Lone Pine, CA

540km





Sacramento, CA → Lone Pine, CA → HD = 332 Meilen (534km)

Start	08:19h	Sacramento, CA
Ende	17:39h	Lone Pine, CA
Fahrtzeit (ohne Pause)	06:38h	
Pause (> 5 min)	02:41h	
Streckenlänge	540,7 km	
Mittlere Geschwindigkeit	81,5 km/h	
Tiefster Punkt	8 m	Sacramento, CA
Höchster Punkt	2539 m	Monitor Pass

Statistische Auswertung

des Tracks: 20100525_all.gtabin, Track vom: 25 MAI 2010 09:19

Art des Wertes	Wert	Einheit
Start der Aufzeichnung	25.05.2010 08:19:46	-
Länge der Aufzeichnung	09:19:09	hh:mm:ss
Ende der Aufzeichnung um	25.05.2010 17:38:55	-
Anzahl der Trackpoints	3849	-
Strahlänge gesamt	540,691	km
Maximale Geschwindigkeit	125,81	km/h
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 25 km/h	0,44	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 50 km/h	2	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 75 km/h	11,86	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 100 km/h	33,92	%
Geschwindigkeitsanteil (streckenbezogen) bis 130 km/h	51,79	%
Reine Fahrzeit	06:37:49	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Pausen	81,55	km/h
Summe der Pausenzeiten (Pausen > 5 min)	02:41:20	h:mm:ss
Durchschnittsgeschwindigkeit inklusiv Pausen	58,02	km/h
Überwundene Höhen +/- absolut	13205,46	m
Minimale Höhe	-19,09	m
Maximale Höhe	2539,43	m
Durchschnittliche Höhe (Höhenintegral)	1492,42	m
Überwundene Höhen Bergauf (+) über 283,884 km	7181,90	m
Mechanische Arbeit Bergauf bei 80 kg Masse	5636,4	kJ
Mechanische Leistung Bergauf in 3,84 h	1468,4 (407,9)	kJ/h (W)
Überwundene Höhenmeter Bergab (-) über 234,496 km	-6023,53	m
Theor. gewonnene mechanische Leistung in 3,44 h	-1373,3 (-381,5)	kJ/h (W)

