



MOTO SPORT

SCHWEIZ



**Ducati 950
Hypermotard SP**

**KTM 890
Duke R**

SUEPRMOTO VS. NAKED-BIKE

VIEL SPASS!



MASSIF CENTRAL

RALLY- PLAUSCH IN FRANKREICH



SPORT-TOURING

LEICHTER & STÄRKER

**BMW
S1000 XR**

MOTO2-WM

TOM LÜTHI

Der Emmentaler trennt
sich von IntactGP und tritt
2021 für das SAG-Team an



ENDURANCE-WELTCUP

ROBIN MULHAUSER

Der ehemalige GP-Pilot
sichert sich zum zweiten
Mal den Weltcup-Gesamtsieg



MXGP

SEEWER: TITELKURS



VERCINGÉTORIX - RUND UM LE PUY-EN-VELAY

VERCINGÉTORIX - EXTRÊME IN DER HITZE

Wir, das KTM Nighthawk Team, sind nicht das erste Mal mit dem Veranstalter Cocoricorando unterwegs. Die Paris-Dunkerque sowie der Cathare Moto Trail haben uns mit interessanten Strecken, toller Atmosphäre und guter Organisation überzeugt. Wir sind auch dieses Mal nicht enttäuscht.

TEXT: CHRIS PERGHER
BILDER: MARKUS MARSCHALLEK, PERGHER

IM FRANZÖSISCHEN ZENTRALMASSIV waren wir bis dato in den Regionen Ardèche, Cévennes und entlang der Tarn-Schlucht unterwegs. Mit der Vercingétorix, welche im Zentrum des weitläufigen Gebirges ausgetragen wird, betreten wir Neuland. Das Massif Central, wie es auf Französisch heisst, ist durchschnittlich 700 Meter hoch und erreicht mit den Monts Dore eine maximale Höhe von 1885 Meter. Durch das abwechslungsreiche Relief entstehen unterschiedliche Mikroklimazonen, welche sich in einer enormen landschaftlichen Vielfalt widerspiegeln. Wir sind gespannt, was uns in der Region rund um Le-Puy-en-Velay erwartet.

AUFWENDIGE REISELOGISTIK

Gestartet wird im idyllisch gelegenen Lavoûte-Chilhac, direkt am Ufer des Flüsschens Allier. Dieses Jahr sind 230 Startende in drei Kategorien gemeldet. Die Strecken für die drei Kategorien Extrême, Adventure und Bitume (Strasse) sind fast komplett getrennt, Wechselmöglichkeiten sind im Roadbook eingetragen... Doch eins nach dem anderen, denn noch kämpfen wir mit unserer etwas aufwendigen An- und

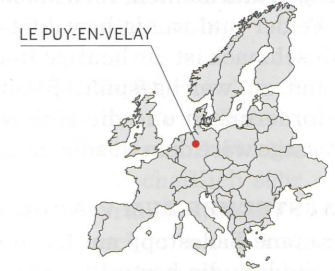
Abreiselogistik. Kevin muss am Montagmorgen in Köln wieder auf der Arbeit sein, was einen abendlichen Rückflug bedingt und uns ein Basislager in Schlagdistanz zum Flughafen von Lyon auferlegt. Mit dem Hotel Campanile Saint-Etienne Est haben wir ein Autobahnhotel mit eingezäuntem Parkplatz für Zugfahrzeug und Anhänger gefunden. Einziger Haken, zwischen Basislager und dem Start in Lavoûte-Chilhac liegen rund 140 km, welche wir am Morgen vor dem Start abspulen müssen.

DIE LETZTEN WERDEN DIE ERSTEN SEIN

Trotz sehrzeitigem Aufbruch macht uns der zähe Morgenverkehr rund um den Hauptort Le Puy-en-Velay einen Strich durch die Rechnung. Als wir in Lavoûte-Chilhac eintreffen, ist das Briefing schon im Gange. Um nicht zu stören, werden wir auf einen kleinen Parkplatz etwas oberhalb des Starts gelotst. Während das in Französisch gehaltene Briefing noch andauert, nutzen wir die Zeit, unsere Anmeldung nachzuholen, und sind just zum englischen Kurzbriefing, welches im Nachgang stattfindet, bereit.



1 - Ab dem idyllisch gelegenen Lavoûte-Chilhac starten die Teams im Zweiminutentakt in den ersten Tag.
2 - Bei 35 Grad im Schatten ist eine Abkühlung im Lac du Barrage de Granval hochwillkommen.
3 - Zeit, um das kulinarische Angebot der Region in Ruhe zu geniessen.



UNSER REISENDER CHRIS PERGHER

Chris ist Maschinenbau-Ingenieur und war schon immer von der Dynamik motorisierter Zweiräder fasziniert. Ein «richtiger» Töff muss für ihn grosse Räder, lange Federwege und Stollenbereifung haben. Als Inbegriff von Freiheit gilt für ihn auch heute noch, seine Siebensachen zu packen und gemeinsam mit Freunden im Sattel seiner Enduro neue Wege zu erkunden. Seit über 20 Jahren berichtet Chris regelmässig von seinen Touren im MSS.



1



2



3



4

- 1 - In einem Mini-Briefing werden die wichtigsten Fakten auch in Englisch vermittelt.
- 2 - Ab der zweiten Vormittagshälfte haben wir die Strecken der Extrême fast für uns alleine.
- 3 - Landschaftliche und auch kulturelle Highlights sind teilweise im Roadbook vermerkt.
- 4 - Geschäft von der Hitze.
- 5 - Die Routen sind gut ausgekundschaftet und eröffnen den Teilnehmern immer wieder schöne Weitblicke.
- 6 - Der imposante Glockenturm der im Jahre 1065 erbauten Kirche von Saint-Paul-de-Tartas.
- 7 - Gleich zum Auftakt des zweiten Tages führt uns das Roadbook über einen schönen Single Trail durchs Unterholz.

Da unsere Töff nicht im parc fermé und somit auch nicht in der offiziellen Startreihenfolge stehen, nutzen wir die Gunst der Stunde und hängen uns einfach an eines der früh startenden Teams dran. So kommen wir unverhofft schnell auf die Strecke. Warmgefahren wie wir sind, schlagen wir bewusst ein zügiges Tempo mit nur wenigen Foto-Stopps an und sind schnell beinahe alleine unterwegs. Nur sporadisch treffen wir noch auf andere Teams und finden alsbald unseren eigenen Rhythmus. Die morgendliche Frische weicht mit steigendem Sonnenstand einer immer drückenderen Hitze. Schattige Waldpassagen wären jetzt willkommen, doch das Roadbook führt mehrheitlich auf schnellen Schotterpassagen und kleinen, verwinkelten Teersträsschen über offene Felder und wenig bewaldete Hügelkuppen. Für unseren Geschmack ist die heutige Route generell zu strassenlastig und zu weichgespült. Etwas mehr fahrtechnische Herausforderungen und die eine oder andere kernige Offroad-Passage wäre dem Roadbook gut zu Gesicht gestanden.

KEIN ABSTECHER ZUM VIADUC DE GARABIT

Der spontane Badestopp am Lac du Barrage de Granval ist wahrscheinlich die beste Idee des Tages und macht müde Männer wieder munter. Doch trotz Abkühlung ist der Abstecher zum Viaduc de Garabit im Team nicht mehrheitsfähig. Die 1880 bis 1884 von einem Architektentrio um Gustave Eiffel (Eifelturm in Paris) gebaute Eisenbahnbrücke galt mit ihren 122 m Höhe über 25 Jahre als höchste Eisenbahnbrücke

cke der Welt und wurde schon kurz nach der Fertigstellung zum beliebten Ausflugsziel. Die rund 30 km lange Zusatzschleife wäre im Normalfall kein Thema, doch mit einem in der Hitze flimmernden Teerbelag vor dem geistigen Auge zieht die Entdeckerseele den Kürzeren. So bleiben wir auf der Roadbook-Strecke und bekommen noch den einen oder anderen schattigen Forstweg serviert ...

Am Etappenziel auf dem Camping Municipal Alleyras angekommen, suchen wir uns ein ruhiges Plätzchen und stellen erst mal die Zelte auf. Meine Teamkollegen Markus und Kevin setzen auf spartanische Biwakzelte, welche aber nicht nur in den Packmassen extrem klein aussehen. Da die zweite Etappe eine Rundstrecke ist, können wir die Zelte stehen lassen und mein überdimensioniertes Dreipersonenzelt fällt zumindest für Tag 2 nicht ins Gewicht. Das Camp liegt übrigens in einer Schlaufe des aufgestauten Flüsschens Allier, welches vor dem Abendessen zu einem hochwillkommenen Bad im kühlen Nass einlädt.

NAVIGATION LEICHT GEMACHT

Die sehr gut ausgekundschafteten Tracks werden vom Veranstalter als GPX-Daten für alle trackingfähigen GPS-Geräte und als TRB-Daten für Tripy-Geräte zur Verfügung gestellt. Tripy-II-Geräte können beim Veranstalter gemietet werden, was allen empfohlen sei, die mit Track-Navigation nicht viel am Hut haben. Mit satellitengestützten Positionsinformationen und den vom Veranstalter aufbereiteten

TRB-Daten zeigt das Gerät, nebst dem Streckenverlauf als reinen Track, auch grafische Roadbook-Symbole zum weiteren Streckenverlauf an. Hat man sich erst einmal an die eigenwillige Oberfläche gewöhnt, wird die Navigation zum Kinderspiel und man kann sich voll auf die Herausforderungen der Strecke sowie die landschaftlichen Reize der Region konzentrieren. Die Firma Tripy war auch bei diesem Anlass von Cocoricorando im Fahrerlager präsent und unterstützte die Teilnehmer vor Ort.

FAHRSPASS UND KULINARISCHES

Das Roadbook der Extrême bringt am zweiten Tag deutlich mehr Abwechslung und Fahrspass, der Offroad-Anteil ist viel höher und somit mehr nach unserem Geschmack.

Schnelle Schotterabschnitte wechseln sich mit verwinkelten und teils etwas ruppigeren Passagen ab. Die Strecke ist trocken, staubig und stellenweise leicht sandig, es gilt also, mit dem Kopf bei der Sache zu sein. Auch die kurvenreichen Teersträsschen zwischen den schmucken Dörfern verlangen volle Konzentration, denn die Einheimischen pflegen einen sportlich-optimistischen Fahrstil. Im Zeitplan der Vercingétorix sind kulinarische Pausen gut unterzubringen und ein Teil der Philosophie dieser Veranstaltung. Unsere französischen Mitstreiter sitzen zum Mittagessen gerne mal eine Stunde beim 4-Gänge-Menü und einem Glas Rotwein in einem der vom Veranstalter empfohlenen Restaurants. Doch das kann jeder Teilnehmer halten, wie er will.

Wir sind den ganzen Vormittag mit viel Elan unterwegs gewesen, merken aber, dass uns die Hitze der fast senkrecht herunterbrennenden Sonne zuzusetzen beginnt. In den letzten vier Stunden habe ich meinen Dreiliter-Trinksack fast leer getrunken. Es ist definitiv an der Zeit, eine späte Mittagspause einzulegen und etwas Ordentliches zu essen. Wir haben Glück und finden auf Anhieb ein schattiges Plätzchen in einem kleinen Bistro und bekommen richtig leckeres Essen serviert. Überbackenes Bauernbrot mit Rohschinkenauflage, belegt mit einer Mischung aus warmem Ziegenkäse, Birnenstücken und Baumnüssen, komplettiert durch richtig gute Pommes und grünen Salat. Wohlgenährt und etwas träge schwingen wir uns eine Dreiviertelstunde später in die Sättel und steigen wieder ins Roadbook ein.

AUCH HEUTE KEINE EXTRATOUR

Die zweite Tagesetappe führt die Teilnehmer weit nach Süden und nah an die Cevennen heran. Dort haben wir vor einigen Jahren verschiedene landschaftlich sehr reizvolle Offroad-Strecken befahren. Ursprünglich wollten wir noch die eine oder andere dieser Strecken in den heutigen Tag einbauen. Zeit wäre genug, die Routen liegen vorbereitet auf dem Tripy zum Abrufen bereit und doch geben wir uns keinen Ruck. Bei normaleren Temperaturen wären wir einfach losgefahren. Eine nächtliche Ankunft schreckt uns nicht ab, im Gegenteil, als Nighthawk Team haben wir schon einige Nachtetappen gemeinsam bestritten.





1 – Das Roadbook hat regelmässig historische Gebäude und Denkmäler im Repertoire.

2 – Am zweiten Tag fahren wir über weite Strecken entlang menschenleerer, von blühendem Ginster überwucherter Hügelzüge.

3 – Immer wieder kommen wir an Denkmälern für die Gefallenen des Ersten und Zweiten Weltkriegs vorbei.

4 – Markus und Kevin tauschen für eine kurze Pause den «Untersatz».

5 – Die im Camp bereitstehende «Schrauber-Unterstützung» wird von den Teilnehmern bis tief in die Nacht beansprucht.

So sind wir trotz verschiedener Foto-Stopps schon am späteren Nachmittag zurück im Camp und gehen vor dem Duschen noch einmal in der Allier baden. Erfrischt und durstig zieht es uns für ein erstes Feierabendbier an die eigens für die Vercingétorix aufgebaute Bar. Wir sind nicht die Einzigen, die Durst haben, und so kommen wir an der Bar mit Jean-Paul, einem der zahlreichen Helfer, ins Gespräch. Bei einem weiteren Bier erfahren wir von ihm einiges über die Abläufe hinter den Kulissen dieses Events. Er selber wohnt nordwestlich von Paris und ist für die vier Tage als Helfer über 600 km angereist. Ohne die enthusiastische Unterstützung der mager bezahlten Helfer wäre der Anlass nicht zu einem marktfähigen Preis organisierbar.

VOR DEM OFFIZIELLEN START AUF DER STRETCKE

Tags darauf stehen wir früh auf und packen schon vor dem Frühstück. Unser Zeitplan wird von Kevins frühabendlichem Rückflug bestimmt, weshalb wir die morgendliche Startprozedur umgehen und deutlich vor dem offiziellen Start losziehen. Nicht die feine Art, in diesem Fall aber die einzige Lösung, um auch das dritte Roadbook möglichst komplett fahren zu können. Als angenehmen Nebeneffekt haben wir die Strecke von Anfang an ganz für uns alleine. Nach einigen kurvenreichen Asphaltkilometern führt uns das Roadbook bereits über verwinkelte Feldwege und durch lichten Laubwald über ein zügig zu fahrendes Schottersträsschen. Bei strahlendem Sonnenschein geniessen wir die durch die noch tief stehende Sonne in ein weiches Licht getauchte Szenerie. Die noch angenehmen Temperaturen lassen uns die Strecke unbeschwert geniessen. Im mittleren Drittel stehen dann einige längere Waldpassagen über raue Forstwege und verschiedene Single Trails, auch mal quer durchs Unterholz, auf dem Programm. Schön, sehr, sehr schön! Bekanntlich soll man ja aufhören, wenn's am schönsten ist. Für uns ist heute aber trotzdem früher Schluss, denn die Vernunft siegt – der Flieger wartet nicht. //



2

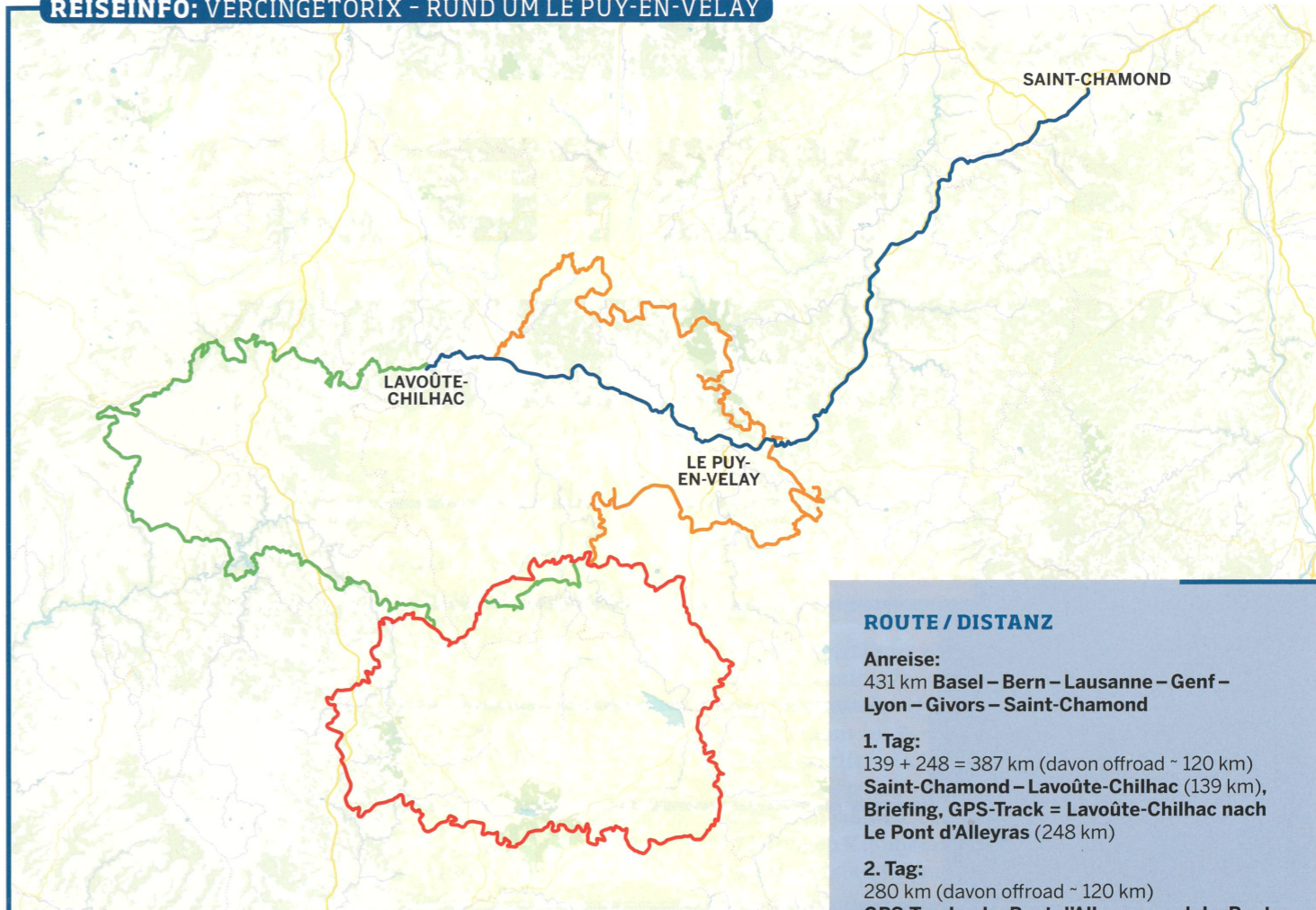


4



5

REISEINFO: VERCINGÉTORIX - RUND UM LE PUY-EN-VELAY



ROUTE / DISTANZ

Anreise:
431 km Basel – Bern – Lausanne – Genf – Lyon – Givors – Saint-Chamond

1. Tag:
139 + 248 = 387 km (davon offroad ~ 120 km)
Saint-Chamond – Lavoûte-Chilhac (139 km), Briefing, GPS-Track = Lavoûte-Chilhac nach Le Pont d'Alleyras (248 km)

2. Tag:
280 km (davon offroad ~ 120 km)
GPS-Track = Le Pont d'Alleyras nach Le Pont d'Alleyras (Runde)

3. Tag:
212 + 139 = 351 km (davon offroad ~ 100 km)
GPS-Track (212 km), Lavoûte-Chilhac – Saint-Chamond (139 km) = Le Pont d'Alleyras nach Lavoûte-Chilhac (212 km) anschliessend Lavoûte-Chilhac – Le-Puy-en-Velay Saint-Chamond (139 km)

Rückreise:
431 km Saint-Chamond – Givors – Lyon – Genf – Lausanne – Bern – Basel

Die Vercingétorix ist eine dreitägige GPS-Orientierungsfahrt für Motorradfahrer, die gerne auf unbekanntesten Strecken unterwegs sind. In drei grossen Schleifen führen die GPS-Tracks des Veranstalters die Teilnehmer durch die Hügellandschaft rund um Le Puy-en-Velay. Die Vercingétorix ist kein Rennen. Die meisten Teilnehmer starten in kleinen Teams, welche im Zweiminutentakt auf die Strecke gehen. Nach dem Start sind die Teilnehmer in der Routenwahl und der Zeiteinteilung frei. Zur Auswahl stehen die Varianten Extrême, Adventure und Bitume, deren GPS-Tracks allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt werden. So kann sich jeder seinen individuellen Herausforderungs-Cocktail mischen und auch während der Tour anpassen. Übernachtet wird grundsätzlich im Zelt, alternativ stehen einige Bungalows zur Verfügung und der Veranstalter gibt Tipps für Hotelübernachtungen in der näheren Umgebung.

Sprache: Französisch oder Englisch

Region: Rund um Le Puy-en-Velay (französisches Zentralmassiv)

Dauer, Distanz: 3 Tage, 740 km (davon offroad ~ 340 km); Routenübersicht 2019: tinyurl.com/y6ou6vjw

Kosten: Teilnahmegebühr Vercingétorix 2020 = € 445.-; Inbegriffen sind, nebst den Streckeninformationen, die Übernachtungen auf dem Campingplatz (eigenes Zelt) sowie Frühstück und Abendessen (ohne alkoholische Getränke). Mittagessen ist auf eigene Kosten und wird von den Teilnehmern individuell eingeplant. Der Veranstalter stellt Informationen zu Restaurants und Tankstellen entlang der Strecke bereit.

Strecke: Die Routen für die drei Schwierigkeitsklassen Extrême (740 km, auf der Extrême ca. 45% Offroad-Anteil), Adventure und Bitume werden als GPX- u. TRB-Daten vor der Veranstaltung gesendet. Streckenführung und GPS-Daten sollen nicht veröffentlicht werden.

Termin 2021: Voraussichtlich im September.

Anmeldung: COCORICORANDO, 541 bis, rue Delpierre, 59193 Erquinghem-Lys, Web: tinyurl.com/y2sh2gmh; E-Mail: contact@cocoricorando.fr

Karten: Michelin 330, Cantal – Lozère, 1:150 000, ISBN 978-2-06-720232-0, € 9.50; Michelin 331, Ardèche – Haute-Loire, 1:150 000, ISBN 978-2-06-721050-9, € 9.50

Unterkunft: Hotel Campanile Saint-Etienne Est **, Cavallès Zac du Bourdon, 42400 Saint-Chamond, Frankreich, Tel. +33 4 77 22 01 01, Fax. +33 4 77 22 52 72;

Web: www.campanile.com/de/hotels/campanile-saint-etienne-est-saint-chamond; E-Mail: saintchamond@campanile.fr, Übernachtung mit Frühstück im Doppelzimmer € 49.-/Pers.; grosser, eingezäunter Parkplatz mit der Möglichkeit, Zugfahrzeug und Anhänger für 3 Tage stehen zu lassen.

Camping Municipal in Lavoûte-Chilhac **, La Ribeyre, 43380 Lavoûte-Chilhac, Frankreich, Tel. +33 4 71 77 48 03, www.lavoute-chilhac.com, Campingplatz nahe dem Start- und Endpunkt der Veranstaltung. Wer hier vor und nach der Tour übernachtet, kann Zugfahrzeug und Anhänger für 3 Tage stehen lassen.

Camping Municipal in Alleyras **, Le Pont d'Alleyras 43580 Alleyras, Frankreich Tel. (+33) 4 71 57 56 86 www.camping-municipal.alleyras.fr – Offizieller Campingplatz des Veranstalters, hier wird während der Tour gecamped. Wer kein Zelt mitnehmen will, kann sich einen der wenigen Bungalows mieten.

