



In Nachbars Garten

Es ist Reisezeit und mein Touren-Buddy Markus muss den Schwerpunkt kurzfristig auf seine Firma legen. Doch zum Glück kann sich Sebastian, mit dem wir bereits eine geniale Alpentour unternommen haben, spontan aus dem Arbeitsalltag freischaufeln. Auf in die Cevennen.



1 Landschaftlich reizvolles und legales Endurowandern im Parc National des Cévennes. 2 Wer sucht, der findet: Diesen abgelegenen Aussichtspunkt haben wir zufällig entdeckt. 3 Die über 1600 Meter hohen Bergzüge der Cevennen bieten immer wieder eindruckliche Weitblicke. 4 Die territorialen Ansprüche dieses Hornträgers sind unverkenbar.



- 1 Blick von der Antennenstation oberhalb von Florac auf den über 500 Meter tiefer liegenden Talboden der Tarn-Schlucht. 2 Papst Urban V. ordnete den Bau der Kirche »Collégiale de Bédouès« im 14. Jahrhundert an. 3 Mont-Lozère-Massiv: imposante Offroad-Querung in Richtung Col de Finiels.

Sebastian und ich haben uns vor über 25 Jahren am Lago di Sette Colori, einem damals mit Offroad-Fahrzeugen noch legal anfahrbaren Bergsee oberhalb von Claviere in Italien, kennengelernt. Er und seine heutige Frau Steffi waren mit ihren Yamaha TT 600 auf Schottertour in den Seealpen unterwegs. Während der obligaten Pause am Seeufer kamen wir ins Gespräch und gingen tags darauf auf eine erste gemeinsame Tour. Doch wie das Leben so spielt, haben wir uns in den darauffolgenden Jahren mit Job und Familie aus den Augen verloren und sind erst seit einigen Jahren wieder sporadisch gemeinsam unterwegs.

Mit Sebastian sind lange Fahrtage und maximaler Offroad-Anteil gesetzt, was perfekt zu unserem sechstägigen Zeitfenster und dem rund 500 Kilometer Luftlinie entfernten Tourenziel passt. Bis nach Florac, unserem Tagesziel, sind es ab Basel inklusive Offroad-Abstecher und Sonnenuntergangstour über 670 Kilometer. Die 460 Autobahnkilometer bis nach Valance ziehen wir mit einem kurzen Tankstopp durch und sitzen am frühen Nachmittag bereits im Örtchen Privas in der Brasserie de la Paix beim ersten Café au Lait. Mit dem Pflichtteil der Anreise hinter uns geht's jetzt an die Kür.

**Lange Fahrtage,
maximaler
Offroad-Anteil**

Privas ist für mich das Tor zur Ardèche-Region, deren geniale Sträßchen sich über unzählige Kurven durch die zerklüfteten Berge des südöstlichen Zentralmassivs winden. Für dieses Mal sind wir nur Durchreisende, was aber nicht heißt, dass wir uns hinter Les Vans nicht voller Tatendrang in das Kurvenparadies stürzen. Die tiefstehende Sonne scheint von einem stahlblauen Himmel und versprüht Sommerfeeling. Die warmen Unterziehlamotten haben wir schon bei der Kaffeepause weggepackt, jetzt heizen uns die schnellen Schräglagenwechsel ein. Bis Villefort hat sich der Verkehr so ausgedünnt, dass wir nach dem Abzweig auf die D66 das

Sträßchen für uns alleine haben. Wenige Kilometer weiter biegen wir auf die erste Offroad-Passage des Tages ein. Mitten im Parc National des Cévennes überqueren wir eine menschenleere Hochebene in Richtung des 1699 Meter hohen Mont Lozère. Die rund 14 Kilometer lange Schotterpiste ist legal befahrbar und führt uns über eine baumlose, vom stetig blasenden Wind gezeichnete Landschaft. Rauheit und Abgeschlossenheit dieser Region lassen einen vergessen, dass man sich mitten in Frankreich befindet. Am Col de Finiels treffen wir auf die D20 und nehmen den kurvenreichen Abstieg an die Ufer des Tarn unter die Räder. Am

Spaß ohne Gepäck

Tarn angekommen, folgen wir dem griffigen Teerband der D998 über schnelle Kurvenkombinationen dem Flüsschen entlang nach Florac hinunter.

Unsere zwei Übernachtungen im Grand Hôtel du Parc haben wir schon zu Hause gebucht, was sich über den Ersten Mai als guter Schachzug erweist. Das Hotel ist für die kommenden Tage komplett ausgebucht. Wir nutzen unsere Reservation für einen schnellen Check-in und ziehen für

Über den Autor

Chris Pergher ist Maschinenbau-Ingenieur und war schon immer von der Dynamik motorisierter Zweiräder fasziniert. Ein »richtiges« Motorrad muss für ihn große Räder, lange Federwege und Stollenbereifung haben. Seine Tourenziele liegen oft in den abgelegenen Gebirgsregionen Westeuropas, es hat ihn aber auch schon nach Nordafrika, Chile, Argentinien und Australien verschlagen. 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.



3



eine Sonnenuntergangsrunde noch einmal los. In unserer Routensammlung haben wir ab Florac die ideale Kurzrunde. Direkt hinter dem Dorf geht es über einige Serpentinenzüge bergwärts und dann offroad über die Hochebene bis zu einer Antennenstation mit Weitblick in Richtung Westen. Die untergehende Sonne taucht die Landschaft in sanftes Licht und lässt die unter uns liegende Tarn-Schlucht in immer länger werdenden Schatten versinken. Für uns wird es Zeit, wieder in die Sättel zu kommen, denn der Küchenchef droht mit Feierabend. Eine kurvige Schottertalfahrt später sitzen wir frisch geduscht beim Feierabendbier im Restaurant und wählen die drei Gänge unseres Menüs. Ich entscheide mich für einen Charcuterie-Teller, Forelle auf Gemüsebett und eine Kastaniencreme mit Vanilleeis. Die sehr guten Rezensionen der Küche sind wahrlich nicht übertrieben, wir speisen sprichwörtlich wie Gott in Frankreich.

Navigation leicht gemacht

Der kommende Morgen begrüßt uns mit strahlendem Sonnenschein. Voller Tatendrang mit einem üppigen Frühstück im Bauch und ohne Gepäck starten wir in den noch jungen Tag. Unsere Routensammlung haben wir über die Jahre zusammengetragen und für diese Tour mit den neuesten Routenvorschlägen von »MDmot« upgedatet. Neu für mich ist, dass wir die GPX-Daten des

Trans-Euro-Trail – kurz TET – Frankreich dazu kopiert haben und so noch mehr Auswahl zur Verfügung steht. Seit letzter Saison setze ich in puncto Navigation auf das Android-Tablet von »Carpe Iter«, was Routing, Track-Navigation und Routenübersicht elegant vereint (Praxistest in MA 2/2025). Per Hotspot mit dem Handy verbunden, sind nebst den heruntergeladenen Offline-Karten auch jederzeit aktuelle Online-Karten und Verkehrsdaten verfügbar. Für die Straßennavigation setze ich gerne auf Google Maps. Im Zielgebiet und für die Track-Navigation sind momentan die Karten von »Locus Map« mein Favorit. Beim Frühstück haben wir auf dem Tablet eine erste Offroad-Strecke ausgewählt und schon gleich die Navigation zum Einstiegspunkt gestartet. So gewappnet geht's über die kurvenreiche D907 zügig dem Tarnon entlang in Richtung Col Solidès. Auf dem unscheinbaren Übergang biegen wir in Richtung Süden auf ein schmales Sträßchen ab, das uns ein erstes Mal Schotter unter die stollenbewehrten Räder bringt.

Vor uns liegt eines der abgeschiedensten Gebiete der Cevennen. Durch lichte Wälder und über offene Bergkuppen führen Forstwege unterschiedlichster Ausprägung durch eine Landschaft, die von engen Flusstälern, steilen Berghängen und windigen Hochebenen geprägt ist. Einen größeren

**Cevennen-
Genuss
vom Feinsten**



2



3

1 Glitschig: Das nasse Frühjahrswetter hat einige Abschnitte des Trans-Euro-Trail in veritable Rutschpartien verwandelt. **2** Idyllisch: Gemütlicher Rastplatz mit Aussicht direkt am Rand des TET. **3** Mittagspause mit lokalen Spezialitäten direkt aus dem Rucksack. **4** Schlammputzen und Spurrillen auf dem Abschnitt F-26 fordern Feingefühl an der Gashand und Balance in den Rasten.



4

Teil des heutigen Tages sind wir im forstwirtschaftlich kaum genutzten »Parc National des Cévennes«, welcher seit 2011 zum Unesco-Weltnaturerbe zählt, unterwegs.

Endurofahren und Nationalpark sind in diesem Fall kein Widerspruch. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass es viele spannende Offroad-Strecken durch dieses landschaftlich attraktive Gebiet gibt, die ohne Beschränkung befahren werden dürfen. Trotz Erster-Mai-Wochenende begegnen wir während des ganzen Tages nur einer Hand voll Mountainbiker oder Wanderer. Da wir frühzeitig auf Schrittempo herunterbremsen und so unseren Respekt zeigen, sind die Reaktionen meist freundlich.

Fahrtechnisch auf moderatem Niveau bestechen die Sträßchen durch abwechslungsreichen Verlauf und landschaftliche Schönheit. Mal zügig über erdigen Belag durch lichten Wald, mal einer von schroffen Kalkstein-Formationen geprägten Krete entlang oder über einen von blühendem Ginster leuchtenden Berghang führend, zieht uns das weitläufige Pistennetz in seinen Bann. Die Zeit vergeht wie im Flug und es ist bereits früher Nachmittag, als wir bei Alzon für eine kurze Verpflegungspause in die Zivilisation zurückkehren. Im Hotel-Restaurant Route 999 setzen wir uns in den Schatten und genießen bei einer Coke leckere Käse-Schinken-Omeletts.

Die Sonne scheint vom wolkenlosen Himmel und hat für die Jahreszeit schon ordentlich Power. Wenige Kilometer hinter Alzon biegen wir von der D231 auf ein unscheinbares Schottersträßchen ab und sind alsbald wieder mitten im Nationalpark unterwegs. Auf rund 600 Metern über dem Meer gestartet, führt uns die Strecke auf über 1300 Meter hinauf. Schroffe Karstlandschaften mit tiefen Taleinschnitten, blühende Ginster-Haine, lichte Mischwälder und mittendrin zwei Enduristen, die richtig Spaß haben. Am Col du Minier treffen wir auf die D48 und wechseln nahtlos in den Schräglagenmodus. Bis zur Grotte de Dargilan, deren Eingang am Rand der La-Jonte-Schlucht liegt, haben wir einen spannenden, über 40 Kilometer langen Kurvenparcours hinter uns. Wir sind spät dran, Grotte und Café sind im Schließen begriffen, dennoch macht uns die Crew noch einen Kaffee und verkauft uns zwei Snickers. Wir haben die große Aussichtsterrasse für uns allein und lassen beim Blick über die Schlucht die Seele baumeln.

**Fastfood statt
Gourmet-Menu**

Zurück in den Sätteln gilt es dann nochmal, zügig Meter zu machen. Bis zum Hotel liegen weitere 65 kurvenreiche Kilometer vor uns, schließlich wollen wir auch heute rechtzeitig zum Gourmet-Abendessen zurück sein. Einen letzten Offroad-Abschnitt unter die Räder nehmen, dann zügig über



1 Mit offenen Augen und spontanem Ausprobieren lässt sich in den Cevennen viel Spannendes entdecken. 2 Auf dem Pistennetz des Parc National des Cévennes ist auch mal eine schnellere Gangart möglich.

ein serpentinreiches Teersträßchen ins Tal des La Jonte hinunterkurven und über die Hochebene bei Mas de Val zurück nach Florac. Frisch geduscht und voller Vorfreude stehen wir pünktlich vor dem Eingang zum Hauptgebäude, doch das Restaurant bleibt am 1. Mai geschlossen. Tja, da haben wir das Kleingedruckte nicht gelesen. Leider sind fast alle Restaurants in Florac geschlossen, sodass wir nach längerer Suche zusammen mit der Dorfjugend mit einer Take-away-Pizza auf dem Dorfplatz sitzen.

TET mit unerwarteter Knacknuss

Anderntags sind wir schon seit dem frühen Morgen auf dem TET F-26 unterwegs. Nebst vielen Feld- und Forstwegen haben wir bereits einige interessante Singletrails und anspruchsvolle Schlammpassagen unter die Räder genommen. Die Route ist abwechslungsreich, mit wenigen Ausnahmen up to date und überzeugt mit großem Offroad-Anteil. Im Anschluss an einen rutschigen Waldabschnitt biegen wir aus dem »Unterholz« kommend auf ein gut unterhaltenes Forststräßchen ein und sehen uns schon etwas Durchatmen. Doch wenige hundert Meter weiter führt der Track rechtwinklig von der Hauptpiste weg, in direktester Linie einen steilen Hang hinauf. Sebastian steigt unbekümmert über einen kleinen Hügel in die aus großen Steinen und Felsbrocken bestehende Fahrspur ein. Über den knapp 500 Meter langen Aufstieg werden in direkter Linie 150 Höhenmeter überwunden, was einer durchschnittlichen Steigung von 30 Prozent entspricht. Kein Wunder, beißen wir uns hier fast die Zähne aus.

Als Sebastian mich weiter unten scharren hört, setzt er in der Mitte zur Wende an. Doch ich bekomme die Führe wieder in Bewegung und nun stehen wir nebeneinander in der engen Rinne, ich bergwärts und er talwärts. Beide Richtungen haben es brutal in sich, aber Umkehren ist schlecht fürs Gemüt und so kämpfe ich mich mit grabendem Hinterrad



auf der buchstäblich letzten Stolle bis zur Anhöhe hinauf. Oben angekommen japse ich mit einem gefühlten Puls von 200 nach Luft und vergesse in meinem Adrenalin-Flash, den spektakulären Aufstieg von Sebastian mit der Kamera einzufangen. Der geplante Heimreisetag fällt buchstäblich ins Wasser. Welche Route wir wetterberichtsmäßig auch durchspielen, ab Sonntagnachmittag enden alle in massivem Dauerregen und sattem Temperatursturz. Auch wenn's in der Seele weh tut, einen ganzen Tag der mühsam freigeschaufelten Zeit nicht fürs Motorradfahren zu nutzen, ist der Entscheid klar. Uns über Stunden auf vollen Autobahnen durch kaltes Nass zu quälen, wäre kein würdiger Abschluss für diese Tour. Stattdessen gehen wir die verbleibenden 230 Kilometer des TET-F26 beherzter an und schaffen es am gleichen Tag beinahe trocken nach Basel. Wir hatten mit einem Abstecher in die Pyrenäen geliebäugelt, doch der Wetterumschwung hat dieses eh schon ambitionöse Vorhaben zurück auf die Touren-Wunschliste verbannt. Aber wir sind sicher nicht das letzte Mal im wilden Südosten des französischen Zentralmassivs unterwegs gewesen.

Text: Chris Pergher, Bilder: Sebastian Spaleck, Chris P. ■

Wissenswertes über die Cevennen

Allgemeines

Die Cevennen bilden das dünnbesiedelte südöstliche Ende des französischen Zentralmassivs und sind eine der ursprünglichsten Regionen Frankreichs. Rau, authentisch, landschaftlich vielseitig und kurvenreich bieten sie alles, was das Abenteuer-Herz höherschlagen lässt. Ein größerer Teil steht als »Parc National des Cévennes« als Unesco-Biosphärenreservat unter Schutz. Sprache: Französisch; mit Englisch funktioniert es meistens auch.

Beste Reisezeit

April bis Juni und September bis Oktober sind ideal; die Wintermonate können auf den Hochplateaus rau und windig sein. Schnee bleibt selten länger liegen, was Hartgesottene eine Chance auf einsame Abenteuer bietet. In den Sommermonaten Juli und August sind aufgrund der touristischen Hauptsaison die Spielräume für Offroad-Touren enger gesetzt. Die Auswahl an Unterkünften ist außerhalb der Saison eingeschränkt.

Übernachtung

Wir setzen bewusst auf minimales Gepäck und haben deshalb Camping von der Optionenliste gestrichen. Feiertage wie der 1. Mai werden von den Franzosen gerne für Tages- und Wochenendausflüge in die Berge genutzt; deshalb lohnt es sich, vor der Anreise eine Unterkunft zu reservieren. Außerhalb der Hauptsaison halten wir unsere Routenwahl möglichst flexibel. Beim Frühstück kreisen wir das Tagesziel ein, buchen eine Bleibe für die kommende Nacht und können so bis zum Eindunkeln die Strecken genießen.

Tipp: Grand Hôtel du Parc, Zweibett-Zimmer mit sehr gutem Frühstück, privater Parkplatz, 43 € pro Person
47 avenue Jean Monestier
48400 Florac-Trois-Rivières
Tel.: + 33 4 66 45 03 05
www.grandhotelduparc.fr/en
contact@grandhotelduparc.fr

Gîte La Bourrique**
Zweibett-Zimmer mit Wohnbereich inkl. Frühstück, privater Parkplatz, 58 € pro Person
Avenue de Langogne
43420 Pradelles
Tel.: +33 6 12 99 87 09
www.labourrique.fr/en-GB
gite@labourrique.fr

Motorradfahren

Meist wenig befahrene, spannende Kurvenstrecken unterschiedlichster Ausprägung führen über schroffe Kalkplateaus, durch spektakuläre Schluchten und über raue Höhenzüge. Wer enge Kurven mit rauem Teerbelag und gutem Grip liebt, kommt in den Cevennen genauso auf seine Kosten wie der Offroad-Suchende, der möglichst viel abseits geteuerter Straßen unterwegs sein möchte. Für legales Offroaden braucht es etwas Vorbereitung, ist dann aber selbst im »Parc National des Cévennes« problemlos möglich.

Essen/Trinken

Die französische Küche ist bekannt für ihre regionalen Spezialitäten. In den Cevennen spielt die Esskastanie, die dort reichlich wächst, eine zentrale Rolle. Aus ihr werden köstliche Kastanienkuchen, feine Crêpes und cremiges Maronenpüree gemacht. Pélardon, ein weicher Ziegenkäse mit kräftigem Aroma, wird gerne mit Kastanienhonig und frischem Landbrot serviert. Typisch für die Region sind auch herzhaftere Gerichte mit Wildschwein, Lamm oder Hausmacherwürsten, die mit Linsen, Pilzen oder aromatischen Kräutern der Garrigue serviert werden. Natürlich darf auch ein Glas Maronenbier nicht fehlen.

