

- Alle magne -

März 2015

Reportagen • Test • Technik



Deutschland 5,90 €  
Österreich 6,80 € • B/L 6,95 € •  
NL 7,10 € • Italien 7,95 € •  
Spanien 7,95 € •  
Schweiz 11,80 sfr •  
Slowenien 7,95 € •  
Finnland 8,85 €

NIEDERRHEIN • SIZILIEN • SUDFRANKREICH • AFRIKA • KTM 690 • VERGLEICH: DREI MOTORRAD-WELTEN • FUNK TUNNUSÜCKEN • ÜBERGANGS-HANDSCHUHE • HEBEBÜHNEN

MOTORRAD REISEN

# TOUREN-FAHRER

www.tourenfahrer.de



Indian Chief Vintage

Ducati Multistrada 1200 S

BMW S 1000 RR

Drei Motorrad-Welten:

## Welche macht am meisten Spaß?

### Sizilien

Ein Traum von Frühling



### KTM 690

Gelobt sei was hart macht



### Frankreich

Suche nach den schönsten Dörfern



### Niederrhein

Nach 30 Jahren zurück ins Idyll



### Handschuhe

Prima Klima für die Hände



Fahrbericht: Yamaha MT 09 Tracer +++ Ausrüstung: Motorradsocken +++ Reise: Afrika +++ Praxis: Hebebühnen



Monumentales Meis-  
terwerk: Der Viadukt  
von Millau ist die  
längste Schrägseil-  
brücke der Welt.

**EINE GIGANTISCHE  
KÜLISSE - DIE  
BRÜCKE ÜBER DAS  
TARN-TAL KETTET  
ZWEI HOCHBE-  
NEN ANEINANDER**







*Belcastel – schöne Burg: Der Name ist wörtlich zu nehmen. Die Steinbrücke stammt aus dem 15. Jahrhundert.*

**M**itten am Tag bricht die Nacht herein. Der Himmel gurr: Shades of Grey – in der völlig leidenschaftslosen Variante. Zeit für den Gummiüberzug. Sämtliche Schattierungen des Trostlosen übernehmen die Macht. Geisterstunde! Von irgendwoher rumort es. Stärker, als der Auspuff der Honda tönen kann. Der Scheinwerfer des Zweizylinders wirft seinen Lichtkegel ähnlich unserem Tunnelblick auf die Fahrbahn. Wir warten auf den ultimativen Guss. So weit wir sehen können ist der Untergrund vom Sand gesprenkelt wie ein Pubertierender kurz nach einem gewaltigen Hormonschub. Keine Ahnung, wie lange und stark der Himmel zuvor geflennt hat. Kleine Vertiefungen sind zu großen Seen vollgelaufen, ungeteerte Nebenstraßen tragen offene Wunden bis auf die Knochen, unsere Kennzeichen sind längst unter einer dicken Dreckschicht unsichtbar. Ein kurzer Moment der Unachtsamkeit: Das Vorderrad bollert in eine eher unscheinbare Lache, schwimmt auf, eine Wasserfontäne schüttet sich ähnlich dem Massagestrahl eines Spa-Pools über die Stiefel. Frischer Regen fällt erstaunlicherweise nicht. Viel Getöse um nichts oder sagenhaftes Glück?

Dieser Sommer ist kein guter hier unten nahe dem Mittelmeer. Besonders heute. Ein Wetter, bei dem sogar die Möwen zu Fuß gehen. Und wir wohl besser in der Unterkunft geblieben wären. Ein Blick in die Ferne des sanft anlaufendes Landes – aussichtslos! Neben uns verbeugt sich windgepeitschtes Grün und wird streng zum Seitenscheitel gekämmt. Auf den

Feldern spiegelt sich im feinen, nassen Überzug das allgegenwärtige Grau, wird das Wasser zu kräuseligen Wellen aufgetrieben. Stoßweise kommt die Sturmkeule von der Seite, ein famoses Fauchen, dann geht's los. Bevor der kalte Atem uns aus dem Sattel haut: Gegenimpuls am Lenker, Gewicht verlagern, Fuhre gerade halten, aufs abrupte Ende achten.

Gignac, ein etwas größeres Dörflein, das aussieht wie so viele andere Orte dieser Gegend. Alles, was nicht festgebunden ist, segelt über den Boden. Rechts abbiegen. Die Hinweisschilder auf eine Straßensperre ignorieren wir. Heute wacht bestimmt niemand über Regeln und jeder Kilometer Umleitung ist einer zu viel. Falsch! Die Brücke über einen Seitenarm des Hérault wurde weggespült, Bagger stehen quer. Gut, dass wir nicht vor Tagen hier ankamen.

Oft versteht man das, was gerade passiert, erst viel später. Wir werden bereits dem Ende der Reise entgegenstreben, als Anne uns bei der Besichtigung der Klosterkirche Ste-Foy von Conques auch über das »Montpellier-Wetter« aufklärt. »Effet Cévend!« – zwei pfundige Worte wird sie in mein kleines Notizbüchlein kritzeln, die in der Form nicht einmal Google kennt. »Ich will bestimmt niemanden gruseln«, wird sie über ihre eigenen Worte überrascht sein, »aber der Cevennen-Effekt ist ein seltenes und seltsames Herbstphänomen. Warmer, wasserschwangerer Südwind treibt vom Mittelmeer heran, prallt auf kalte Nordfronten und wird spätestens an den Höhen der Cevennen so sehr abge-



*Die Arkadengänge von Sauveterre-de-Rouergue bieten einen malerischen Ausblick auf den zentralen Platz.*



*Auch außerhalb der Saison versprüht Minerve seinen ganz eigenen Charme vor allem zu vorgerückter Stunde.*



kühlt, dass sich die ehemals feucht-warme Luft in Starkregen ausschüttet.«

Über die Pont du Diable, die Teufelsbrücke, treiben wir die Motorräder hinein in den Gorges de l'Hérault. Unter den beiden gewölbten Hauptbrückenbögen brodel das Wasser. Die zwei seitlichen Öffnungen, die »Ouïes«, sind zusätzlich aufgesperrt, um der Massen Herr zu werden. Vor Ort reden sie von der einstigen Nahtstelle zwischen den Klöstern Aniane und Gellone, von einer der ältesten romanischen, noch erhaltenen Brücken Frankreichs, die dazu diente, die Ufer des Héraults zu kontrollieren. Der Legende nach habe es beim Bau einen Pakt mit dem Teufel gegeben. Entsprechend soll dieser die Ufer miteinander verbunden haben, sei aber bei der Absprache derart übers Ohr gehauen worden, dass er sich ob der Schande

von der Brücke in den »Gouffre noir«, einen besonders schwarzen Abgrund des Flusses, gestürzt haben soll.

Der Weg durchs Gellone-Tal zum zentralen Platz von Saint-Guilhem-le-Désert gibt sich verschwiegen. Eingebettet zwischen runden Garrigue-Hügeln drückt sich der Pfad bis hin-

auf zum zentralen Place de la Liberté eng an einen der Bergrücken. Dschungelgrüne Ufer ummanteln das Flüsschen Verdus, verwachsene Bäume und Büsche, deren Blätter regenmürbe Traurigkeit ausstrahlen. Dahinter ein Dorf, das mit seinen stufig zueinander gebauten Bruchsteinhäusern zu den schönsten des Landes zählt. Vorbei am kleinen Wasserfall. Wir verordnen unseren Zweizylindern Leisepflicht, prötteln im Standgas vorwärts. Die ausgelagerten Parkplätze sind verwaist, die Cafés und Crêperien haben viele ihrer Tische und Stühle aus dem Schattenplatz unter der zentralen Platane weggeräumt. Mögliche Wegweiser sind von Hand getöpft, die Buchstaben höchst individuell kreiert. Im Zentrum wickelt mir ein Windstoß beim Ausziehen die Ärmel der Motorradjacke um den Kopf und lässt die Fensterläden klappern. Das Brunnenwasser plätschert aus den Hähnen schnurstracks neben das Becken, die Bruchsteine des Gellone-Klosters – ein echtes, romanisches Schmuckstück – sind vollgesogen vom aufgepeitschten, nassen Wind. Selbst die Fensterläden der Touri-Info bleiben mit Holzplatten verbarrikadiert. »Heute wegen

Wetter geschlossen.«

Sonnenstrahlen beim Verlassen des Ortes. Südfrankreich hat sich wiedergefunden. Salagou-Stausee, ein erster blauer Farbklecks. Die Sonne wärmt die vergangenen Momente aus dem Herzen. Es wird! Drehzahlen steigen, die Fontänen vom Hinterrad werden kleiner, bis sie vollkommen verschwinden. Ein Himmel, durch den die Wolken wieder höher segeln als noch vor Stunden. Wiedergeburt der Düfte. Der Geruch sonnenwarmer Natur übernimmt, hinter dem Visier wird's gemütlich: Kräuter, trocknendes Holz und ausdünstende Weinreben. Wir streben nach Osten. Die dominanten Dolomitskulpturen rund um den Talzirkus des Cirque de Mourèze bleiben nur eine Ahnung. Stundenlange Wandertour, wir verzichten ausnahmsweise.

Die Räder sollen rollen. Der Motor atmet tief durch. Wir auch.

Die Reifen surren auf rauem Asphalt. Über uns schimmert vertraut pastellgrünes Licht durchs Blätterdach unzähliger Platanen. Unbändig strebt die dünne Allee bis zur Eingangspforte von Villeneuve. Dicke Buchstaben über

dem Tor: »Honneur au Travail« (»Ehre der Arbeit«). Das ehemalige Reißbrettdorf mit seinem rechteckigen Grundriss steht für das, was Frankreich einst stark machte und heute so schwierig scheint. Eine kreative, menschenwürdige Verknüpfung von Arbeitskräften und ihrer Arbeit. Aus einer ehemaligen Mühle am Flüsschen Dourbie entwickelten sie zur Zeit des Sonnenkönigs Ludwigs XIV. (1638–1715) eine königliche Tuchmanufaktur, die in fast völliger Autarkie Stoffe für den Export in den mittleren Orient herstellte. Dicke Kopfsteine rumpeln am Fahrwerk der Honda und hämmern das Gefühl einer Zeitreise in die Vergangenheit in unsere Köpfe hinein. Damals lebten die Arbeiter mit ihren Familien innerhalb der Mauern und bildeten auf diese Weise ein geschlossenes Sozialsystem. Eine Insel mit materieller Sicherheit für sie und der Garantie reibungsloser Abläufe für die königliche Schatulle. Als der Erfolg ging, die Pforten 1954 schlossen, entfaltete sich eine Art Künstler-Kommune, ein Hafen des Friedens und des Grüns, der sich eine Zeit lang großer Beliebtheit erfreute. Patinaüberzogene Peugeot und rostige Renaults parken am Rand, bleiben als einzige

## Die schönsten Dörfer Frankreichs

»Les Plus Beaux Villages de France« werden repräsentiert von einer Vereinigung, die im Internet unter [www.les-plus-beaux-villages-de-france.org/fr](http://www.les-plus-beaux-villages-de-france.org/fr) erscheint. Die Kriterien für eine Klassifizierung und die Aufnahmebedingungen in diesen »erlauchten« Kreis scheinen nur schwer greifbar. Aller Anfang soll im Jahr 1981 bei Charles Ceyrac, seinerzeit Bürgermeister von Collonges-la-Rouge, zu finden sein. Er las über eine Ortsauswahl im »Reader's Digest«, trommelte 1982 die erwähnten 66 Bürgermeister zusammen, um mit ihnen Ideen zum Erhalt ihrer Dörfer zu entwickeln und damit der Landflucht entgegenzuwirken. Mit der Maßgabe »Qualität, Glaubwürdigkeit, Entwicklung« sollten sowohl seelenlose Dorfmuseen als auch touristische Themenparks vermieden werden. Um der Öffentlichkeit die Schönheit der ausgewählten Dörfer garantieren zu können, suchten sie Kriterien, sprachen von »Harmonie zwischen Ort, Architektur, Kulturerbe und Landschaft«. Daraus entwickelten sie eine Liste von 30 Grundvoraussetzungen – zum Beispiel keine Satellitenschüsseln auf den Dächern oder keine Oberlandleitungen im Dorfbild, wie Claude in Belcastel erzählte.

Mehrere Stufen muss danach ein Dorf bestehen, um dazuzugehören. Drei K.-o.-Kriterien gehören zur ersten Hürde: (a) maximal 2000 Einwohner, (b) mindestens zwei denkmalgeschützte Sehenswürdigkeiten auf seinem Gebiet und (c) der Nachweis, dass es in dem Ort eine große Unterstützerschaft für den Antrag auf Aufnahme gibt. Im zweiten Schritt wird das Dorf von einem Komitee besucht und muss 27 objektive Kriterien (beispielsweise Sauberkeit, Orts- und Bautwicklung, Lenkung der Besucherströme) erfüllen. Danach erfolgen weitere Besuche diverser Ausschüsse für Qualität, Reputation und Entwicklung, die jeweils im Detail prüfen. Nach eigenen Angaben ist nur eine von fünf Bewerbungen erfolgreich. Heute umfasst die Vereinigung 157 Ortschaften in 21 Regionen und 69 Départements quer durch Frankreich. Drei Euro pro Einwohner müssen übrigens die jeweiligen Orte für die Mitgliedschaft bezahlen.

### DER LEGENDE NACH HABE ES BEIM BAU DER BRÜCKE EINEN PAKT MIT DEM TEUFEL GEGEBEN