



# FRENCH CONNECTION

TEXT: KLAUS NENNEWITZ FOTOS: NENNEWITZ, ALEX BLONDEL



Nichts geht mehr!  
Wer einmal mit einer  
großen Reiseenduro  
in dem Inferno aus Felsen  
und Schlamm hängen  
bleibt, hat alleine kaum  
eine Chance, wieder  
rauszukommen

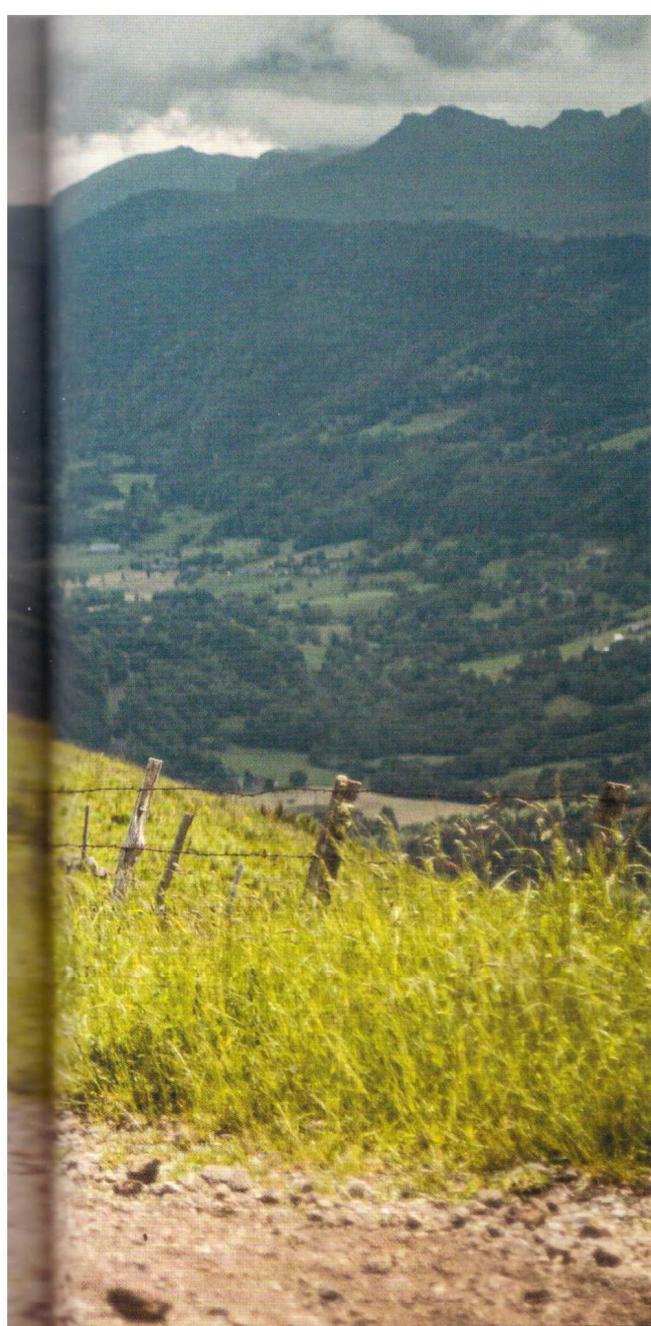
Wer sich für einen guten Adventure Bike-Fahrer hält, weil er die Hardalpitour überstanden hat, sollte mal an der härteren Variante, der **HARD DEFI TOUR** in Frankreich teilnehmen, wo nur rund 15 Prozent der Teilnehmer überhaupt ins Ziel kommen. Wir haben es versucht



**900 Kilometer härtestes Offroad an einem Wochenende mit einem Adventure Bike - das schaffen nur ganz wenige**



„Less“ ist bei der HDT wirklich mal „more“: Wer eine leichte Maschine fährt, kommt besser durch (links), klassische Einzylinder jeder Couleur sind genauso am Start wie Zweizylinder-Adventure Bikes



„Bouchon“ wie Korken oder Stöpsel nennen die Franzosen solche Staus mitten im Wald. Davon gibt es reichlich

**A**dventurebike-Events boomen, inzwischen auch in Frankreich, im Zentralmassiv haben unsere Nachbarn beinahe unerschöpfliche Möglichkeiten, wenn auch dort nicht einfach alle Feld- und Waldwege frei befahren werden dürfen.

James Simonin wohnt mitten drin im Massif Central und nahm 2015 an der Hardalpitour in Italien teil. Das inspirierte ihn, direkt vor der eigenen Haustür eine eigene Veranstaltung, die „Hard Defi Tour“ ins Leben zu rufen. „Defi“ ist das französische Wort für „Herausforderung“ und beschreibt ziemlich treffend den Charakter des Events. An zwei Tagen führen die jeweils zwischen 400 und 450 Kilometer langen Strecken zum Teil über extrem anspruchsvolle Trails in der mit Steinen übersäten Region rund 250 Kilometer westlich von Lyon. Die HDT ist inzwischen zu einem Mythos in Frankreich geworden, die Teilnehmerzahl ist auf 300 begrenzt und die Internetseite erlaubt die Einschreibung ab 0:00 Uhr am 1. Januar jedes Jahres, die Startplätze sind inzwischen innerhalb von wenigen Minuten vergeben. Nur 30 Sportenduros sind zugelassen, die restlichen Teilnehmer treten mit allen Arten von Adventure Bikes an, darunter auch echte Klassiker, aber die meistgefahrenen (und am besten geeigneten) Maschinen sind die großen Einzylindermodelle der KTM-Gruppe.

Dreh- und Angelpunkt des Events ist der Campingplatz Le Moulin de Serre im Département Puy-de-Dôme (<https://www.moulindeserre.com/>) am Bort-les-Orgues-Stausee der Dordogne. Die Teilnehmer bekommen zwei GPS-Tracks für die beiden Etappen (es wird nur das GPX-Format ausgegeben), und am Freitagabend werden die Bikes in einem Parc Fermé verschlossen, um einen geordneten Start zu ermöglichen. Das ist auch wirklich nötig, weil bereits auf den ersten, schlammigen Serpentinaugen im dunklen Wald nach gerade einmal 200 Metern die ersten Maschinen querstehen. Gut zum Warmwerden, aber die meisten Amateure sind schon mit der ersten Auffahrt komplett überfordert. Übrigens auch „Profis“ wie der Autor, der sich mit unbewusst eingeschalteter Traktionskontrolle in die Meute stürzte, um kurz darauf hinter sich ein Chaos zu verursachen, weil die Aprilia Tuareg einfach nicht den Berg hochkam...

Nach der überwundenen Peinlichkeit wird die Strecke für einige Kilometer wieder einfacher und lässt Zeit zum Durchatmen, bevor sie zwischen mannshohem Gras und Steinmauern wieder ins Unterholz führt und extreme Aufmerksamkeit erfordert. Steile Auf- und Abfahrten über schmierige Trails, die vom Dauerregen der Vortage aufgeweicht und mit fußballgroßen, lockeren Felsen garniert sind, bringen die Piloten auf ihren Bikes über 200 Kilogramm schnell zur Verzweiflung. Oft ist Bremsen bergab gar nicht mehr möglich und die einzige Rettung sind Auswege direkt ins Grün, ähnlich der Lkw-Notspuren an steil abfallenden Autobahnstücken.

Das geht echt in die Knochen, bald beginne ich, die Kilometer bis zum ersten Verpflegungsstopp zu zählen, insgesamt sind es 86, ich bin um 7:12 Uhr gestartet und fahre einen Schnitt von weniger als 30 km/h. Nach rund vier Stunden harter Plackerei komme ich nach einem furchtbaren Platzregen gegen elf Uhr am Service an. Völlig durchnässt, hungrig und mit schmerzenden Armen verschlinge ich zwei Croissants und einen großen Becher Kaffee. Ich muss mich beeilen, denn das hier ist ganz gewiss keine Kaffeefahrt, es liegen noch über 300 Kilometer vor mir, und das bei einem Schnitt von weniger als 30 km/h, also werde ich wohl in der Dunkelheit ins Ziel kommen.

Manchmal ist die Strecke flüssig, um kurz darauf aber wieder absolute Hammerpassagen zu präsentieren, wo ich mir selbst mit einer Sportenduro schwer tun würde. Nur fahre ich heute die Rallye-Tuareg von Guareschi: Sitzbank an der Metergrenze und knallhart abgestimmte Federung für Rallye-Raserei auf Sardinien. Mir kommen Zweifel, ob ich das richtige Gerät bediene, besonders nachdem ich sie zum zweiten Mal in den Felsen ablegen musste, weil ich einfach mit den Füßen nicht auf den Boden kam. Zum ersten Mal kann ich die Angst meiner Freundin verstehen, wenn sie versucht, meine hochbeinige Sport-Enduro zu fahren. Die Felsen, über die ich mich quäle, scheinen mir alle eine böse Fratze zu schneiden. Einmal ein 200-Kilogramm-Bike aufheben, das womöglich auch noch bergab liegt, benötigt so viel Energie, als würde man 50 Kilometer zur Strecke hinzufügen. Die Gesamtstrecke des Massakers beträgt also inzwischen für mich über 500 Kilometer. ▶



**Der Event im französischen Zentralmassiv hat Kultstatus,  
so wie das „Gilles Lalay Classic“**



Die hochbeinige Aprilia Tuareg 660 des Autors war für afrikanische Wüstenrallies präpariert, nicht ganz das richtige Werkzeug (oben). 2023 waren noch 30 Wettbewerbsenduros zugelassen, in der Zukunft können die nicht mehr mitfahren (rechts)



Bei Kilometer 160 komme ich, früher als erwartet, zum Mittagessen unter einer großen Markthalle, die Stimmung ist nicht unbedingt ausgelassen. Viele sitzen gedankenversunken vor ihren Tellern und überlegen wohl, wie sie aus heil aus dem Schlamassel rauskommen. So wie auch ich, klar. Kräftemäßig bin ich am Limit, eine lange Frühjahrs-grippe hatte meinen Trainingsplan komplett über den Haufen geworfen. Und jetzt? Motorrad gestellt bekommen, ich muss die Story liefern, Erwartungshaltung von Freunden und Partnern... Also wieder auf die Tuareg.

Die Mittagspause hat etwas Energie zurück gegeben, es geht zum Glück erstmal über kleine Straßen. Dann kommt der erste Hohlweg, der bald zu einer absoluten Horrorpassage wird. Felsen überall, auf dem Boden, seitlich an den Wänden, dazu eine schmierige Soße und Schlamm, die Rallyemaschine, die in Afrika garantiert eine großartige Figur abgeben würde, ist dafür einfach nicht gemacht. Wie in Filmen aus den Anfangszeiten des Geländesports, als die Maschinen noch keine Federung hatten, hopple ich über die Folterstrecke, bis der Fuß nach einigen Hundert Metern keinen Halt mehr findet. Ich kippe, fast im Stand, um, drehe und verkeile mich zum ersten Mal in meinem Leben so unglücklich unter der Maschine zwischen den Felsen, dass ich sie alleine nicht mehr hochbekommen kann.

Rund zwei Minuten warte ich auf den nächsten Fahrer, der mich aus der peinlichen Lage befreit.

Geläutert und gemartert schleppe ich mich die letzten 200 Meter aus diesem Inferno, von hinten drängeln schon die Endurofahrer. Im nächsten Ort suche ich ein schattiges Plätzchen, lehne mich an eine Hauswand und atme tief durch: Fuck! Das war's für mich, grandiose Selbstüberschätzung. Die Hard Defi Tour kann man auf einem Adventure Bike nur fahren und erleben, wenn man wirklich fit und durchtrainiert ist. Ich würde mal sagen, mindestens so, wie ein Amateur-Motocross-Fahrer. Aufgeben ist immer hart und birgt eine gewisse Schmach, aber die Gesundheit geht über alles. Ich komme gerne wieder, dann aber auf einer Einzylindermaschine mit weicher Federung... und mit viel mehr Muckies in Armen und Beinen!

Nach einer Besinnungspause fahre ich über kleine Landstraßen direkt zum Campingplatz zurück, wo zu meiner Überraschung schon einige verbeulte und gerupfte Maschinen im Parc Fermé stehen und ein paar Leute über den Platz humpeln. Einige Parzellen auf dem Campingplatz sind sogar schon frei, scheinbar ging es Anderen ähnlich wie mir, das tröstet ein bisschen...

Die letzten Fahrer, welche die ganze Strecke gefahren sind, kommen in der Dunkelheit nach über 13 bis 14 Stunden Schinderei ins Ziel und sind ziemlich gezeichnet, aber

trotzdem happy. Stille Bewunderung meinerseits, und Respekt, vor allem vor einem holländischen Team mit Fahrern in meinem Alter auf „Ratbikes“, die direkt aus einem Madmax-Film stammen könnten. Ich werde nie erfahren, ob sie komplett durchgefahren sind, denn am Ende „gewinnen“ nur diejenigen, welche die täglich rund 15 Checkpoints (zum Abstempeln und zusätzlich versteckte, elektronische Kontrollpunkte) passiert haben. Vor der Abreise verabschiedete ich mich noch von James, wir plaudern ein bisschen und er erzählt mir, wie ihn die Hardalpitour inspiriert hat, um selber diese Veranstaltung aufzuziehen.

Sein Traum ist es, die Hard Defi Tour zu einem Mythos zu machen, zu einem Parcours, den nur die härtesten und fittesten Fahrer überhaupt überstehen. „Ich denke da an so ein Zwischending zwischen Hardalpitour und Gilles Lalay Classic für Adventure Bikes.“ MERCI! Das hätte er vielleicht mal früher sagen sollen, aber andererseits: Das Internet ist voll mit schlimmen Videos, in denen sich die Leute durch die HDT quälen. Sollte man sich unbedingt selbstkritisch vorher anschauen. Nach meiner Heimkehr bekomme ich noch eine Mail von James: Von 349 Startern haben sich nur 58 die Finisher-Plakette geholt.

Tiefe Bewunderung nochmal, dass überhaupt so viele durchgekommen sind. Ich fange jetzt erstmal an mit Fitnesstraining – man sieht sich vielleicht 2025. □

## DIE HARD DEFI TOUR

**A**nmeldung für die Hard Defi Tour 2025: 1. Januar 2025 ab 0:00 Uhr. Achtung: sehr schnell ausgebucht! Die Unterbringung auf dem Campingplatz kostet extra und sollte spätestens zwei Monate vor dem Event gebucht werden, Plätze sind limitiert. Es gibt auch Bungalows und Glamping-Zelte.

Das Motorrad sollte für die HDT perfekt gewartet sein, dazu gehören neuwertige Reifen (am besten Enduro- oder Motocross-Pneus) und Bremsbeläge. Die Maschine sollte mit einer großen Motorschutzplatte ausgestattet sein, die auch delikate seitliche Bauteile wie Wasserpumpe oder Kupplung einigermaßen abdeckt. Selbstverständlich sollte Werkzeug an Bord sein, um die havarierte Maschine wieder flott zu kriegen (Reifenflickzeug, Kaltmetall für leckgeschlagene Motorgehäuse, ein Seil, um abgestürzte Bikes zu retten).

Im Zentralmassiv muss auch im Sommer immer mit Regen gerechnet werden, deshalb kommt die Regenkombi ins Gepäck. Die Temperaturen bleiben aber trotzdem erträglich.

**Zur Navigation:** Es werden nur Tracks im GPX-Format ausgegeben.

**Kosten 2023:** 360 Euro

**Darin enthalten außer den Tracks:** Gadgets, Frühstück Samstag und Sonntag, Abendessen Samstag und Verpflegung auf der Strecke  
<https://www.passionetdecouverte.com/rando-moto-hard-defitour/>

**Anfahrt:** von Frankfurt rund 880 Kilometer



Zum Start geht es um 7 Uhr morgens in Dreiergruppen auf die Strecke, wenige hundert Meter später staut es sich schon im Wald...

# UND ES GEHT WEITER...



Foto: Blondel

Den Erscheinungstermin der **nächsten Adventure-Ausgabe** erfahren Sie über [www.mo-web.de](http://www.mo-web.de)

## MO ADVENTURE **MOTORRÄDER FÜRS GROBE**

### Impressum

#### Verlag und Redaktion

MO Medien Verlag GmbH  
 Zeppelinstraße 35/1, 73760 Ostfildern  
 Telefon (0711) 24 89 76-00, Fax -28  
 E-Mail [redaktion@mo-web.de](mailto:redaktion@mo-web.de)

#### Chefredaktion

Stefan Piwek (V.i.S.d.P.)  
 E-Mail [chefredaktion@mo-web.de](mailto:chefredaktion@mo-web.de)

#### Mitarbeiter dieser Ausgabe

Klaus Nennowitz, Alessandro Codognesi, Adam Child, Nicola Dutto, Thilo Günther, Andreas Illg, Jochen Persy, Gerhard Rudolph, Jochen Soppa, Bernard Dorsimont/Bruno Wouters (Motorrijder)

#### Produktion

Wolf-Martin Riedel (Chef vom Dienst),  
 Regine Baur

#### Layout

Helmut Orthwein (Leitung),  
 Dagmar Brand, Katja Gläser

#### Fotografen

Alex Blondel, Deus Ex Machina, Fotolibera,  
 Jonathan Godin, Klaus Nennowitz, Andrea Paternò,  
 Tiziano Internò

#### Anzeigenleitung

Axel Schermer (V.i.S.d.P.)  
 E-Mail [a.schermer@mo-web.de](mailto:a.schermer@mo-web.de)  
 Telefon (0711) 24 89 76-10, Fax -33

Es gilt die Preisliste Nr. 48 vom November 2022

#### Leserservice

Sabine Piwek  
 webshop: [shop.mo-medien.de](http://shop.mo-medien.de)  
 Nachbestellung älterer und aktueller Ausgaben per  
 E-Mail: [leserservice@mo-web.de](mailto:leserservice@mo-web.de)  
 Telefon (0711) 24 89 76-24  
 Montag bis Freitag 9 bis 12 Uhr

#### Repro

Atelier am Schloßberg, 70499 Stuttgart

#### Druck

Westermann Druck | pva  
 38104 Braunschweig

#### Vertrieb Zeitschriftenhandel

DMV Der Medienvertrieb, Hamburg

Vervielfältigungen auf fotochemischen oder mechanischen Wegen (Kopieren, Abfotografieren, Nachdrucken) sowie Datenträgerauswertungen nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Alle Angaben in MO erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen, für die Richtigkeit übernehmen Herausgeber und Verlag keine Gewähr. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge Störung des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Für unverlangt eingesandte Texte und Fotos übernehmen Verlag und Redaktion keine Gewähr. Gerichtsstand ist Stuttgart.

Im MO Medien Verlag erscheinen außerdem die Titel:

Motorrad Magazin MO  
 BMW Motorräder  
 MOTORRAD JAHRBUCH  
 Klassik Motorrad  
 Moto Rosso  
 9ELF - Porsche-Magazin  
 BMW Klassik

#### Geschäftsführung

Stefan Piwek

Copyright © 2024  
**MO Medien Verlag GmbH**

