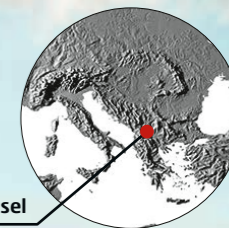


EINE NEUE HERAUS- FORDERUNG

«Illyria Raid» auf der Balkanhalbinsel



Balkanhalbinsel



«Lass uns mal wieder etwas Neues, etwas Herausforderndes in Angriff nehmen.» Das waren die Worte, mit denen mein langjähriger Freund und Tourbegleiter Markus den «Illyria Raid», eine organisierte aber nicht kompetitive Offroad-Rallye, angepriesen hat ...

—Text: Chris Pergher — Fotos: Markus Marschallek, Alessio Corradini, C. Pergher

Anstatt lange hin und her zu überlegen, haben wir uns im eingespielten Dreier-Team der «Night-hawks» spontan angemeldet und den Frühbucher-Rabatt gesichert. Der Dritte im Bunde ist Markus' Sohn Kevin, der als Vertreter der jüngeren Generation mit neuen Ideen und aktuellem Equipment das Team super ergänzt. Die Frühjahrsausgabe des «Illyria Raid» findet jeweils Mitte Mai statt – da bleibt uns nicht viel Zeit, in der wir uns fahrtechnisch auf den Event vorbereiten können.

Die Motorräder müssen bis zum 1. Mai am holländischen Pick-up-Standort unseres Veranstaltungsbegleiters, dem EAO Rally Racing Team, bereitstehen – von dort werden sie per LKW nach Kroatien transportiert. Für mich, ausgehend von Basel, liegt Holland allerdings nicht gerade um die Ecke. Also verbinden wir das Notwendige mit dem Nützlichen und verabreden uns zu drei Offroad-Trainingstagen in der Region Dun-sur-Meuse (FR) nahe der belgischen Grenze. Ein Vorhaben, das sich Mitte April – bei gefühltem Dauerregen – zu einem nass-kalten und vor allem rutschigen Abenteuer entwickelt.

Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnen: In der zweiten Hälfte des Raid werden wir genau solche Bedingungen antreffen...

Aus dem Alltag direkt ins Abenteuer

Am Morgen noch in Fachmeetings auf der Arbeit und am späteren Abend schon im südländischen Flair von Zadar (HR). Der offizielle Teil startet am darauffolgenden Mittag mit Registrierung, Fahrzeugcheck, GPS-Tracker-Montage und den individuellen Startvorbereitungen. Auf dem Parkplatz sind unsere Mo-

torräder und Werkzeugkisten trotz des regen Treibens schnell gefunden. Alles ist vom EAO-Team feinsäuberlich bereitgestellt und so können auch wir zeitnah hinter Feintuning unserer Motorräder. Kevin holt noch das Einstellen der Auslassventile an seiner 690er nach, den notwendigen Satz an Einstellplättchen hat er zu Hause noch schnell in die Werkzeugkiste gepackt. Ich ersetze den in Dun-sur-Meuse gecrashten Handschützer, ehe es zum Abendessen und anschließenden Briefing geht.

Beim Frühstück liegt Nervosität in der Luft, alle sind gespannt, was der erste Tag bringen wird. Die GPS-Tracks wurden vor dem abendlichen Briefing vom Veranstalter auf die Navis der Teilnehmer gespielt. Gestartet wird ab der im Briefing genannten Startzeit individuell, einzeln oder im Team. Die für den ersten Tag angesagte Strecke hört sich nach einem überschaubaren Einstieg an, dennoch gehen wir bewusst früh an den Start. Das Roadbook führt uns schon wenige Kilometer ausserhalb von Zadar über eine schnelle Schotterpiste, um dann unverhofft auf einen rauen, mit groben Steinen gespickten Karrenweg einzubiegen. Wir sind noch keine 20 Minuten unterwegs und schon gibt uns der Illyria Raid ein erstes Mal den Tarif durch!

Nach dieser veritablen Schüttelpartie sind wir hellwach und bereit für die kommenden 350 Kilometer bis zum Tagesziel in Dubrovnik. Bei strahlendem Sonnenschein und angenehmen 18° C führt die Strecke über unterschiedliche Pisten der kroatischen Küste entlang. Durch lichte Wälder und über kleine Bergzüge kommen wir auf dem meist trockenen Terrain zügig voran. Anfangs treffen wir noch regelmässig auf andere Teilnehmer, doch im Verlauf des

Morgens haben die meisten Teams ihren Rhythmus gefunden und wir sind mehrheitlich allein unterwegs.

Das Navigieren entlang der GPS-Tracks ist mit unseren Navis ein Kinderspiel. Das lässt viel Raum, um die Landschaft und das unbeschwerte Endurofahren in vollen Zügen zu geniessen. Im Handumdrehen ist es Mittag geworden und wir sitzen in einer Gartenterrasse beim Essen. Es ist nach eins, als wir wieder in die Rasten steigen, noch liegen über 200 km vor uns. Am Illyria Raid wird nicht auf Zeit gefahren, doch ranhalten muss man sich allemal.

Zu müde für Dubrovnik

Wir sind gut durch den Tag gekommen und treffen bereits am späteren Nachmittag im neuen Raid Camp ein. Keine zwanzig Minuten ausserhalb von Dubrovnik gelegen, wäre es eine super Gelegenheit, das UNESCO-Weltkulturerbe in der Nebensaison zu besichtigen. Doch nach Fahrzeugcheck, Ankunftsbeer, Zimmerbezug und Dusche ist die Luft draussen und wir «chillaxen» bis zum Abendessen auf der Terrasse.

Nach einer erholsamen Übernachtung im 5-Sterne-Hotel geht es anderntags über die Grenze nach Montenegro. Ein genialer Fahrtag führt uns bei bestem Frühjahrswetter über Stunden durch abgeschiedene, menschenleere Gebirgszüge. Nur vereinzelt treffen wir auf andere Teilnehmer, ansonsten sind wir gefühlt allein unterwegs. Die geniale Landschaft zieht uns in ihren Bann. Am Abend stehen 440 Kilometer mehr auf dem Tacho, rund 60% davon über Pisten und raue Schotterstrassen. Beim Hotel ist auch heute alles toporganisiert, ein kurzer Fahrzeugcheck, Zimmer beziehen, duschen, Abendessen, Briefing, ein Absacker

an der Bar und ab ins Bett. Eigentlich könnte es für den Rest des Raid so weitergehen, doch Petrus und der Veranstalter haben andere Pläne mit uns.

Am kommenden Morgen starten wir wieder bei herrlichem Wetter. Kaum auf der Strecke zeigt sich, wie schnell aus einer einfachen Waldpassage durch etwas nächtlichen Regen eine anspruchsvolle Rutschpartie werden kann. Wir nehmen etwas Tempo raus, noch ahnen wir nicht, dass dies nur ein Vorgeschmack auf die kommenden Tage ist...

Der grösste Teil der Strecke ist bereits abgetrocknet und wir schottern unbeschwert durch dünnbesiedelte Landstriche im serbischen Hinterland. Mittlerweile kennen wir das Fahrerfeld, insbesondere die «verrückten» Franzosen, die in Gruppen von fünf bis sechs Quads die Strecke unsicher machen, gilt es im Auge zu behalten. Mal stehen sie kreuz und quer mitten auf der Strecke, um in aller Ruhe Fotos zu machen. Mal überholen sie rücksichtslos, ob's Platz hat oder nicht. Tja, man kann nicht nur Freunde haben im Leben. Grundsätzlich herrscht aber eine kollegiale Stimmung und die Teilnehmer helfen einander.

Bei so vielen gefahrenen Offroad-Kilometern bleiben Pannen und Stürze nicht aus. Es vergeht kein



Meine Gore-Tex Socken, für die ich schon öfters belächelt wurde, sind jetzt Gold wert.»

CHRIS PERGHER

Am Vortag des Raid-Starts herrscht im Fahrerlager reges Treiben.

Individuelles Fahrzeug- und Equipment-Feintuning, technische Abnahme und Montage des GPS-Trackers durch den Veranstalter oder einfach nur die Vielzahl an interessanten Offroad-Vehikeln in Augenschein nehmen und ausgiebig Fachsimpeln.





Meine Navi-Wahl, ein Carpe Iter Tablet mit Offline-Karten von Locus Map.

Die Streckenführung ist sehr abwechslungsreich und geizt nicht mit landschaftlichen Reizen.

Zusammen mit Mats, unserem spontanen Team-Neuzugang beim abendlichen Volltanken.

In der Jagdsaison sind diese Schilder definitiv ernst zu nehmen. Nicht immer werden wir so freundlich gegrüsst.

Tag, an dem die beiden Medical-Teams nicht zum Einsatz kommen. Wir bleiben zum Glück verschont, auch wenn die nasse zweite Hälfte des Raid mehr als genug Sturzpotential in sich hat.

Ab jetzt wird es nass

Die Nacht über hat es in Strömen geregnet, bei leichtem Niesel und unerfreulich tiefen Temperaturen geht es am kommenden Morgen in Richtung Albanien auf die Strecke. Bis zum Mittag bleibt's halbwegs trocken, doch dann kennt Petrus keine Gnade. Der Regen verwandelt die Spurrillen der Waldwege in undurchsichtige Schlammfützen, deren Tiefe erst beim Reinfahren wirklich klar wird. Anfangs versuchen wir die Füsse noch trocken zu halten, doch nach den ersten Fast-Abgängen hat das Im-Sattel-Bleiben Vorrang.

Für heute sind rund 230 Offroad-Kilometer angesagt, bei diesem schmierigen Rumgeiere wird das ein langer Tag. Tatsächlich dämmert es bereits, als wir nach der Ankunft komplett versifft in der Hotellobby stehen und auf unseren Zimmerschlüssel warten. Das Personal verzieht keine Miene, auch wenn sich rund um unsere Endurostiefel schon kleine Wasserpfützen bilden.

Mit vereinten Kräften

Leider sagen die Wetterprognosen für die verbleibenden zwei Tage noch mehr Regen und fallende Temperaturen vorher. Dass es Mitte Mai in höheren

Lagen noch empfindlich kalt werden kann war uns klar, die angesagten 6° C mit Dauerregen sind dann doch herber, als erwartet. Zum Glück regnet es nicht die ganze Zeit. Die Pisten sind aber trotzdem völlig aufgeweicht. Abschnitte, die im Trockenem einfach und zügig zu fahren wären, fordern jetzt volle Aufmerksamkeit. In Albanien fahren wir über Stunden auf einem komplett ausgewaschenen Römerweg durch dichten Wald. Der grobe Unterbau mit den kantigen Felsplatten geht brutal aufs Material und rüttelt uns die Oberarme weich. Am Ende einer kniffligen Auffahrt steht dann plötzlich Mats wild winkend vor uns. Er hat die Auffahrt mit zu viel Gas genommen und sein Motorrad hinter der Anhöhe in einem Graben versenkt. Von der Strecke aus hätte man ihn da unten nie gesehen. Mit vereinten Kräften bekommen wir die KTM wieder auf die Strecke gewuchtet. Fahrer und Fahrzeug sind im Nu wieder einsatzbereit, das Navi hingegen ist ausser Gefecht und so haben wir ab sofort ein viertes Team-Mitglied.

Kalte Stunden und lokale «Spezialitäten»

Der sechste Tag erwartet uns mit einem Superfrühstück, kaltem Nieselregen und immer noch komplett durchnässten Endurostiefeln. Die übrigen Klamotten sind zum Glück über Nacht mehr oder weniger trocken geworden. Meine Gore-Tex Socken, für die ich schon öfters belächelt wurde, sind jetzt Gold wert. Im neuen Vierer-Team gehen wir auch heute wieder früh

Eine blühende Wildrose bei einer Riegelpause abseits des Tracks.



6 Highlights der Tour

- 1. Entlang der kroatischen Küstenlinie mit Blick auf das tiefblaue Mittelmeer.
- 2. Feierabendbier mit Blick auf die im Meer versinkende Sonnen bei Dubrovnik.
- 3. Unendlich scheinende Weite der montenegrinischen Hochebenen.
- 4. Im Abendlicht über den Kamm des schwarzen Gebirges von Skopje.
- 5. Raid-Biwak im Hotel «Colombo Berat», verdeckte Enduristen im Luxus.
- 6. Zielankunft in Thessaloniki; «Ja, wir haben das Abenteuer Illyria Raid durchgezogen».



Der Illyria Raid hält, was er verspricht. Bei der 8. Auflage legten wir in sieben Tagen 2350 km zurück – davon rund 1450 km auf Offroadstrecken unterschiedlichster Beschaffenheit.

© Kartenmaterial: Hollweg Kümmerly+Frej AG



auf die Strecke. Nur wenige Kilometer ausserhalb von Berat geht es von der Teerstrasse runter und direkt auf eine lehmig-matschige, vom nächtlichen Dauerregen komplett aufgeweichte Piste. Nass von oben, nass von unten und rutschig ohne Ende, ein klassisches «Déjà-vu» zum Vortag. Jede Richtungsänderung erfordert volle Konzentration und wir kommen nur langsam voran. Die Nässe dringt mehr und mehr durch unsere Klamotten. Als wir gegen Mittag einen kahlen, rund 1500 Meter hohen Bergkamm überqueren, peitscht böiger Wind die Regentropfen horizontal über die Piste und es wird saukalt.

Für den Grenzübergang nach Griechenland führt uns die Route zurück in die Zivilisation und für einige Kilometer über asphaltierte Strassen. Wir nutzen die Gelegenheit, um uns im einzigen geöffneten Restaurant aufzuwärmen. Wir sehen aus, als hätten wir uns im Schlamm gesuhlt. Ohne die Regenklamotten auszuziehen, ist an ein Hinsetzen nicht zu denken. Das Restaurant ist von Einheimischen gut besucht, die jede unserer Bewegungen zu beobachten scheinen.

Der Wirt spricht ein wenig Deutsch und wir bestellen uns zum Aufwärmen Hühnersuppe mit Brot und heissen Kaffee. Die erwartete Hühnerbouillon entpuppt sich in der «lokalen» Machart als ein säuerlich schmeckendes, gelbliches Etwas mit verkochtem Reis und undefinierbaren Fleischstücken. Schon nach dem ersten Löffel sind meine Mitstreiter überzeugt,

dass die Suppe ihren Haltbarkeitszeit schon länger überschritten hat und auch ich gebe nach wenigen Löffeln auf. Ob die Suppe so schmecken soll, haben wir nicht herausgefunden, doch der Wirt ist ab unserer «Verweigerung» gar nicht erfreut.

Von der Adria bis zur Ägäis

Auch unser letzter Grenzübergang – von Albanien nach Griechenland – verläuft ohne Zwischenfälle, erfordert allerdings – wie so oft – etwas Geduld. Nummernschild und Beleuchtung haben wir noch schnell vom ärgsten Dreck befreit, ansonsten ist das Prozedere einfach und die Zöllner freundlich. Auf der griechischen Seite führt die Strecke nach wenigen Kilometern von der Teerstrasse runter und hoch in die Hügel. Die Piste ist rau und steinig, eine willkommene Abwechslung, die mehr Einsatz fordert und so etwas Wärme in unsere durchfrorenen Knochen bringt. Als wir eine knappe Stunde später im Raid-Biwak eintreffen, ist uns zwar nicht mehr ganz so kalt, doch die Aussicht auf eine heisse Dusche ist immer noch sehr verlockend.

Das luxuriöse Limneon Resort liegt direkt am Ufer des als idyllisch beschriebenen Kastoria-Sees, leider ist bei der aktuellen Witterung die ganze Szenerie ein nasses «Grau in Grau». Unsere Motorräder haben die Strapazen der vergangenen Tage klaglos überstanden und auch heute sind wir mit dem Fahrzeugcheck in wenigen Minuten fertig. Für einmal hat das Aufwärmen

Die Strecken führen immer wieder an ungenutzten oder verfallenen Industriebauten vorbei.

Auch wenn der Illyria Raid keine Wettkampfanstaltung ist, muss man sich trotzdem ranhalten.

Zu Beginn des Raids sind schlammige Pfützen noch die Ausnahme, doch das wird sich ändern.

Die Infrastruktur ist insbesondere in dünn besiedelten Regionen teils stark veraltet.

Das Raid-Biwak aus der Drohnenperspektive.



unter der heissen Dusche Vorrang. Das wohlverdiente Feierabendbier muss warten, bis wir eine halbe Stunde später trocken und entspannt in der Lobby sitzen.

Die anspruchsvollen Bedingungen der letzten Tage fordern ihren Tribut. Die steigende Zahl verletzter Teilnehmer mahnt uns, die letzte Tagesetappe mit Bedacht anzugehen. Von der kroatischen Adriaküste bei Zadar bis zur griechischen Ägäis bei Thessaloniki hat uns der Illyria Raid durch sechs faszinierende Länder geführt – jedes mit eigenem Charakter und eigenen Landschaften. Der Veranstalter hat insgesamt einen guten Job gemacht, einzig der nicht sehr professionell organisierte Flughafen-Transfer am Abreisetag hat für Unmut gesorgt.

Wir könnten noch viele Geschichten vom Illyria Raid erzählen – doch am Ende zählen die Abenteuer, die man selbst erlebt. Ambitionierte Endurofahrer, die ihren inneren Schweinehund fordern und Spass an echten Herausforderungen haben, sollten sich den Illyria Raid auf jeden Fall einmal genauer anschauen.



Leserreisen von MOTO.CH

Wie wäre es mit einer unserer Motorrad-Leserreisen? Aktuell haben wir diverse Touren in Peru sowie eine Südamerika-Reise durch 7 Länder im Portfolio.

Reinklicken und inspirieren lassen auf [moto.ch/reisen](https://www.moto.ch/reisen)



INFOS

— Allgemeines

Der Illyria Raid ist eine Offroad-Veranstaltung ohne Wettbewerbscharakter. Originalton des Veranstalters: «Die beste Gelegenheit für Abenteuerurlaub, Navigationstraining, körperliches Training für Rallye- oder Enduro-Wettkämpfer und natürlich eine sehr intensive und unterhaltsame Urlaubszeit».

— Organisation

EAO Rally Racing Team von Martin Fontyn. Unsere Motorräder und technisches Equipment sind mit dem Lastwagen des EAO Rally Racing Teams auf dem Landweg transportiert worden. Man kann den Transport aber auch bei anderen Anbietern organisieren lassen oder selbst in die Hand nehmen. Es werden auch Komplettpakete mit Motorradmiete und Rundum-Service angeboten.

— Die Route

Die achte Auflage des Illyria Raid führte in sieben Fahrtagen durch Kroatien, Montenegro, Serbien, Nordmazedonien, Albanien und Griechenland. Die Tagesetappen waren zwischen 270 und 440 km lang und hatten einen durchschnittlichen Offroad-Anteil von 65%. Die Routen führten durch abgeschiedene Berge, Wälder und Täler und boten eine geniale landschaftliche Vielfalt. Die Strecken reichten von felsigen, schlammigen und staubigen Pisten über Flussdurchquerungen bis hin zu rutschigen Wald- und Wiesenabschnitten und führten vom Meeresspiegel bis hinauf ins Hochgebirge. Den Schwierigkeitsgrad stufen wir mit Offroad-Erfahrung als «mittelschwer mit herausfordernden Teilstücken» ein.

— Hilfe bei Notfällen

Alle Fahrzeuge werden mit einem GPS-Tracker ausgestattet, so dass der Veranstalter jederzeit die Position der Teilnehmer kennt. Für den Notfall kann über einen Sender schnell und einfach technische oder medizinische Hilfe angefordert werden.

Die beiden 4x4 Medical-Teams haben wir an abenteuerlichen Stellen im Einsatz gesehen. Gut zu wissen, dass man im Falle eines Falles – trotz der Abgeschlossenheit – zeitnah Hilfe bekommen kann.

— Gepäcktransport

Als Teilnehmer kann man sich zu 100% aufs Offroad-Motorradfahren konzentrieren: Gepäck und Werkzeugkiste werden vom EAO Rally Racing Team (oder alternativem Anbieter) zum nächsten Etappenziel transportiert.

— Navigation

Für die Navigation stellt der Veranstalter gute GPS-Tracks oder klassische Papier-Roadbooks zur Verfügung. Neben der Hauptroute gibt es immer auch die Streckendaten der Versorgungsteams mit dazu, so kann man bei Bedarf auch mal schneller ans Etappenziel gelangen. Wir haben mit Locus Maps auf einem Carpe lter Tablet und Tripys mit reiner Track-Navigation ohne lokale Karten navigiert.

— Unterkunft / Verpflegung

Verpflegung und Unterkünfte haben für uns keine Wünsche offengelassen. Übernachtet wird in Hotels der Vier- bis Fünf-Sterne-Kategorie gemäss lokalem Standard. Die Anlagen sind gross, so dass der Raid-Tross mit über 100 Teilnehmern Platz findet und liegen meist ausserhalb des Zentrums.

— Geld, Papiere

Wir hatten Bargeld in Euro dabei, lokale Währungen haben wir nie gebraucht. Mit Identitätskarte oder Pass, Fahrzeug- und Führerausweis sowie dem Nachweis einer gültigen Haftpflichtversicherung sind die notwendigen Papiere komplett. Eine passende Unfall- und Krankenversicherung ist dringend zu empfehlen.

— Der nächste Illyria Raid

Die zehnte Ausgabe des Illyria Raid findet vom 9. bis 17. Mai und vom 12. bis 20. September statt und führt durch Italien, Albanien, Nordmazedonien, Griechenland, die Türkei und Bulgarien. Wir waren im Frühjahr am Start und hatten wettertechnisch von sonnig-warm bis nass-kalt alles mit dabei. So früh im Jahr sind in den höheren Lagen die Böden von der Schneeschmelze noch mit Wasser vollgesogen und entsprechend schwer und rutschig. Eine der Etappen musste kurzfristig geändert werden, weil auf der Originalroute noch zu viel Altschnee lag.

— Nützliche Links

[illyriaraid.com](https://www.illyriaraid.com)
[eaob.eu](https://www.eaob.eu)