

ALBANIA RAID

RAUES ABENTEUER

Der zivile Ableger der Albania Rallye richtet sich an Endurofahrer mit Erfahrung und Ausdauer. Es stehen 1400 km Offroad in sechs Tagen auf dem Programm, die geteerten Verbindungsstrecken nicht mitgerechnet. Eine Ansage, die knackige Tagesetappen und viele Stunden in den Rasten der Enduro verspricht.

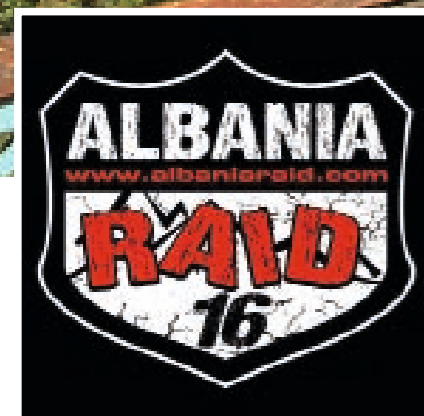
TEXT: CHRIS PERGHER

BILDER: MARKUS MARSCHALLEK, ALESSIO CORRADINI, PERGHER



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

1 – Der Albania Raid führt durch eindruckliche Berglandschaften.

2 – Plattfuss im Niemandsland: Wie wohl der Nagel auf die Schotterpiste gekommen ist?

3 – Tief im Bergland gibt es weder Strom noch fliessendes Wasser.

4 – Grand Canyon of Albania.

5 – Stillgelegte Förderanlage, wo heute wahrscheinlich aus Sicherheitsgründen nur noch Gas abgesaugt wird.



2



3



4

5

1



- 1 - Allabendliches Fahrerbriefing, an dem die Etappen vorgestellt werden.
- 2 - Über Stunden geht es kreuz und quer durch menschenleere Berge.
- 3 - Dieser Bär wird als Attraktion in einem 4 m² grossen Käfig gehalten.
- 4 - Üppiges Mittagessen mit toller Aussicht.
- 5 - Raid Camp direkt am Ohridsee; Organisation und Unterstützung durch den Veranstalter sind absolut professionell.



5



2



3



4

IM SEPTEMBER LETZTEN JAHRES fand die fünfte Auflage des Albania Raid statt. Wir hatten uns bereits im Oktober 2015 spontan für den Albania Raid angemeldet und konnten vom Frühbucherrabatt profitieren. Da unser Zeitfenster knapp bemessen ist, lassen wir unsere Enduros vom Veranstalter mit dem Lastwagen nach Albanien bringen. So können wir am Tag vor dem Start des Raids bequem ins Flugzeug steigen und via Wien nach Tirana fliegen. In Tirana angekommen, gilt es dann erst einmal, einen vernünftigen Preis fürs Taxi auszuhandeln. Ein Unterfangen, das ohne Kenntnis der ortsüblichen Tarife gar nicht so einfach ist. Schliesslich zahlen wir für die 20-minütige Fahrt bis zum Hotel Te Stella Resort 15 Euro, was nur etwa der Hälfte des ursprünglich verlangten Fahrpreises entspricht, aber wahrscheinlich immer noch überbezahlt ist.

Bei unserer Ankunft stehen die Motorräder schon auf dem Parkplatz bereit. Markus und ich gehen mit einer 690er bzw. 640er KTM an den Start, was im Feld der anderen Motorräder als Grossenduro einzustufen ist. Reinrassige Sportenduros zwischen 250 und 500 cm³ Hubraum, teilweise mit professionellen Rallye-Aufbauten, sind die Regel.

31 Motorrad- und drei Quadfahrer sind für die fünfte Ausgabe der Albania Raid gemeldet, was deutlich unter der Maximalzahl von 50 Startenden liegt. Die Teilnehmer kom-

men aus Belgien, Holland, Schweden, Deutschland, Frankreich, Polen und der Schweiz.

Der Raid kann als zivile Ausgabe der Albania Rallye gesehen werden, welche mit über 140 Teilnehmern vom 10. bis 18. Juni 2016 über die Bühne ging. Die Strecken sind zwar gekürzt, dennoch sind in den sechs Tagen rund 1800 km zu fahren. Der Offroad-Anteil liegt bei ca. 80 % und führt über anspruchsvolle, teilweise auch schwierig zu fahrende Strecken. Je nach Fahrkönnen und Kondition sind täglich acht bis zwölf Stunden Fahrzeit zu meistern. Untergebracht ist man in Hotels mit westlichem Standard. Das Gepäck wird in einer von den Teilnehmern zu stellenden Transportkiste im Lkw des Veranstalters von Camp zu Camp transportiert.

DIE STUNDE DER WAHRHEIT

Doch eins ums andere, denn erst einmal gilt es, sich im Raid-Umfeld zurechtzufinden. Nach einem schnellen Zimmerbezug geht's sofort an die Vorbereitungen für den ersten Fahrtag. Einschreiben der Fahrer, Installation der GPS-Transponder, Aufkleben der Startnummern, Verstauen von Werkzeug und First-Aid-Kit usw. Eigentlich hatte ich mir noch eine Proberunde vorgenommen, so hätte ich vor dem Start wenigstens ein paar Kilometer im Sattel der 640er gessen, doch die Zeit rennt, und ehe wir uns versehen, gibt's

bereits Abendessen mit anschliessendem Briefing. 350 km stehen für den morgigen Tag auf dem Programm, hier gibt's kein sanftes Akklimatisieren. Edwin Kasimati geht mit seiner Routenplanung gleich am ersten Fahrtag in die Vollen. Die Streckendaten werden vom Veranstalter über Nacht auf unsere Tripys überspielt, so können wir uns nach kurzem Kartenstudium auf das Vorbereiten der Ausrüstung konzentrieren. Zum Schluss bringen wir noch die Transportkisten zum Service-Truck, geniessen ein Feierabendbier und schon geht's ab ins Bett, denn am kommenden Morgen wird früh gestartet.

Der Start ist professionell organisiert und alsbald steigen wir mit den Startnummern 10 und 11 in die erste Etappe. Von Tirana führt die Strecke über drei Teilstücke nach Pukë, in den Norden Albaniens. Die Navigation klappt leider nicht wie erwartet. Anstelle echter Tripy-Daten, die als vollwertiger Ersatz für ein Papier-Roadbook gesehen werden können, bekommen wir nur GPS-Tracks. Das heisst, dass keine Angaben zu Streckenverlauf, Distanzen oder Orientierungspunkten übers Tripy-Gerät zur Verfügung stehen und wir uns am nackten GPS-Track orientieren müssen. Tja, da hätten wir uns besser informieren sollen, denn mit einem klassischen Roadbook-Halter wären wir jetzt besser bedient.

Rund um Tirana brauchen wir deshalb etwas mehr Zeit, bis wir unseren Rhythmus finden. Doch kaum haben wir die Stadt hinter uns gelassen, funktioniert das Navigieren problemlos, und wir können uns voll auf die Strecke und die immer spannender werdende Landschaft konzentrieren.

RAUE UND RUTSCHIGE PASSAGEN

Jedes Team fährt sein eigenes Tempo, so verteilt sich das Teilnehmerfeld schnell auf der Strecke, und wir treffen nur

sporadisch auf andere Fahrer. Durch karges, dünn besiedeltes Hügelland schottern wir auf einsamen Wegen in Richtung Berge. Raue Passagen, mit groben Steinen gespickt, wechseln sich mit schnellen Schotterstrecken und rutschigen Schlammputzen ab. Auch die eine oder andere Steilauffahrt gilt es zu meistern, im grossen Ganzen ist die Strecke aber flüssig fahrbar, und dennoch werden die Kilometer nur langsam weniger. Als wir am Lunch-Point eintreffen, sind wir bereits fünf Stunden unterwegs, und die Sonne steht schon deutlich über ihrem Zenit. Die vom Tripy abgelesenen Restkilometer bis nach Pukë sprechen eine klare Sprache: «Wer sich nicht sputet, wird das Camp erst nach Einbruch der Dämmerung erreichen.» Mit dieser Erkenntnis im Hinterkopf halten wir die Mittagspause kurz und ziehen alsbald mit frischgefüllten Tanks weiter. Im Verlaufe des Nachmittags stossen zwei weitere Teams mit ähnlichem Rhythmus zu uns und wir ziehen im losen Verbund durch die eindrucksvolle Gebirgslandschaft. Mit der sich einstellenden Routine steigt das Fahrtempo und wir kommen zügig voran, ehe uns ein eingefahrener Nagel abrupt einbremst.

WO BLEIBT MARKUS?

Trotz eingespielter Handgriffe hat uns der Plattfuss einiges an Zeit gekostet, und so holt uns auf den verbleibenden 40 km die Dämmerung ein. Wir fahren in einer kleinen Gruppe auf Teer durch die albanische Nacht, als plötzlich kein Scheinwerferlicht mehr hinter mir ist. Markus ist einige Kilometer weiter hinten mit einer Motorenpanne liegen geblieben, was mir bei der vollen Konzentration auf das Geschehen vor meinem Vorderrad nicht sofort aufgefallen ist. Der Motor seiner KTM dreht zwar, springt aber nicht mehr an. Auf der Suche nach der Ursache checken wir die üblichen Verdächtigen

1



- 1 - Über 15 km müssen sich die Teilnehmer ihren Weg durch ein Flussbett suchen.
- 2 - Trotz der langen Etappen bleibt immer mal Zeit für einen Schwatz mit den anderen Teams.
- 3 - Fischverkauf am Strassenrand.
- 4 - Die Menschen sind interessiert und sehr freundlich.
- 5 - Gepflegtes Madonnenhäuschen direkt an der Schotterpiste.
- 6 - Das Kieswerk dient als Orientierungspunkt, die Navigation bekommen wir bereits im Verlauf der ersten Etappe gut in den Griff.



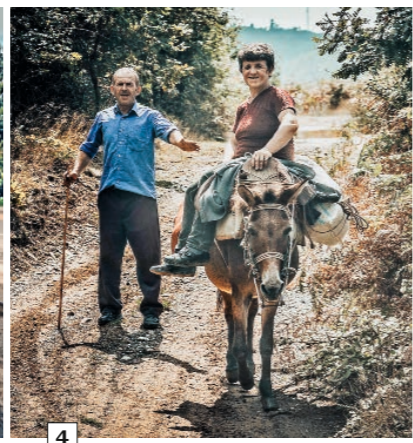
6



2



3



4



5

wie die Benzinversorgung und Zündfunken, finden jedoch nichts. Da hilft nur noch der Griff zum Telefon und das Warten auf den Assistenz-Pickup, der uns dank dem vom Veranstalter gestellten GPS-Trackingsystem problemlos findet.

Da es mittlerweile stockdunkle Nacht geworden ist, wird der Töff kurzerhand aufgeladen und die Fehlersuche beim Service-Truck fortgesetzt. Der Mechaniker beisst sich beinahe die Zähne aus. Von der Benzinpumpe über Einspritzung bis zur Zündung sucht er alles systematisch ab, um dann am sporadisch aussetzenden Zündfunken hängen zu bleiben. Nun ist die Suche auf die Elektrik fokussiert. Der entscheidende Tipp kommt dann aber von einem anderen Teilnehmer, der einen Schwachpunkt im Bereich der Zündspulenkontakte kennt. Ein kleiner Zwick mit der Zunge beendet den Spuk. Wäre echt doof gewesen, hätten wir schon am ersten Tag die Segel streichen müssen.

DURCH MENSCHENLEERE BERGE

Am zweiten Tag geht's in einer weiten Schleife, über 178 km rund um das Dörfchen Pukë. Wenige Kilometer hinter dem Dorf verlassen wir bereits die Teerstrasse und folgen einem unscheinbaren Waldweg in die Berge. Nach wenigen Kilometern zeigt uns die Strecke dann ihren wahren Charakter. Immer steiler werdend und stark ausgewaschen, gleicht sie

mehr und mehr einem halbtrockenen Bachbett. Steinplatten, Felsabsätze und kopfgrosse, lose Steine machen die Auffahrt anspruchsvoll und kräftezehrend. Genau unser Terrain, und zur Belohnung finden wir uns alsbald auf einem unbewaldeten Bergrücken mit toller Aussicht wieder.

Eine Geruchsmischung aus abtrocknendem Waldboden, warmem Nadelholz und verblühender Vegetation begleitet uns auf unserem abenteuerlichen Weg durch die eindrückliche, menschenleere Gebirgslandschaft. Die relativ kurze Etappe lässt abends noch Zeit zum Relaxen und Fachsimpeln mit anderen Teilnehmern. Bei Benzingesprächen hängen geblieben, kommen wir spät zum Abendessen und werden so noch rechtzeitig vor dem Hauptgang «Hirn vom Schaf» gewarnt. Selbst vom Probieren wird uns so nachdrücklich abgeraten, dass wir uns komplett auf Vorspeise und Salat konzentrieren.

BIS TIEF IN DIE NACHT

Am vierten Tag geht's vom Ohridsee, nahe der mazedonischen Grenze, bis in den ganz im Süden gelegenen Küstenort Borsh. Die Strecke ist wunderschön, und im eingespielten Zweierteam kommen Markus und ich gut voran. Bis Mitte des Nachmittags glauben wir an eine Zielankunft bei Tageslicht, doch es kommt meist anders, als man denkt.

Etwa 20 km vor Borsh geht's noch einmal von der Teerstrasse runter. Was wir erst als Erlösung vom extrem rutschigen Strassenbelag begrüßen, entpuppt sich als die Herausforderung des Tages. Eine mit grossen Steinplatten gespickte Steilauffahrt hat es nach dem Regenguss besonders in sich und zwingt mich zu einem zweiten Anlauf. Mittlerweile hat uns die Dämmerung eingeholt und es liegen noch immer 15 extrem rutschige Kilometer über Stock und Stein vor uns. Die Zusatzscheinwerfer sind jetzt Gold wert, trotzdem ist volle Konzentration gefordert. Es ist stockdunkle Nacht, als wir endlich auf die gut ausgebaute Küstenstrasse treffen und die letzten Kilometer zum direkt am Strand gelegenen Hotel Blue Days unter die Räder nehmen.

EIN WÜRDIGER ABSCHLUSS

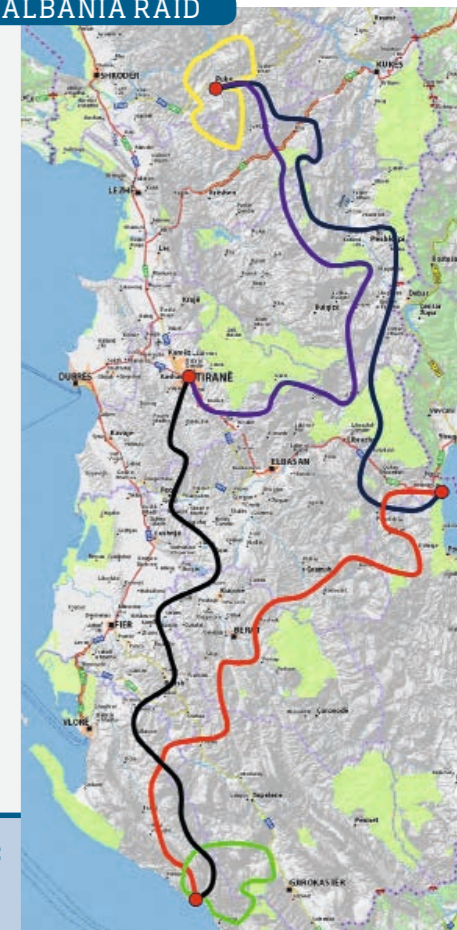
Am letzten Tag der Raid stehen noch einmal 360 herausfordernde Kilometer auf dem Tagesprogramm. Die Sonne scheint von einem wolkenlosen Himmel, als wir uns früh des Morgens in die Sättel schwingen und dem tiefblauen Mittelmeer den Rücken kehren. Die Strecke führt durch dünnbesiedeltes Bergland, das uns mit seiner rauen Schönheit in seinen Bann zieht. Fahrtechnisches Highlight des Tages sind die knapp 15 km in einem mehrere hundert Meter breiten Flussbett. Der Fahrweg liegt mitten drin und ist über weite Teile kaum zu erkennen oder komplett weggespült. Hier sucht sich jedes Team seinen eigenen Weg. Die Navigation ist nicht einfach, doch die Suche nach einer fahrbaren Spur kreuz und quer durchs Flussbett macht richtig Spass.

Zum Abschluss dieses langen Tages führt uns das Roadbook dann quer durch Tirana zurück ins Hotel Te Stella Resort. Die Strassen der albanischen Hauptstadt gehören definitiv zu den gefährlicheren Pflastern Europas. //

REISEINFO: ALBANIA RAID

Was der Veranstalter über den Albania Raid sagt: «Die Streckenführung durch das Outback Albaniens ist eine einzigartige Erfahrung. Erleben Sie die abgelegenen Gebirge, Täler, Wälder und Strände völlig out of civilization. Tagesetappen von 150 bis 300 km, 90 Prozent davon offroad.» Der nächste Albania Raid wird vom 8. bis 15. September 2017 ausgetragen.

Info/Anmeldung: www.albania-raid.com



ROUTE/DISTANZ:
1800 km (davon 1400 km offroad), 6 Tage

- 1. Tag: Tirana – Pukë (350 km)
- 2. Tag: Puke – Pukë (178 km)
- 3. Tag: Puke – Lyhnicas (365 km)
- 4. Tag: Lyhnicas – Borsh (323 km)
- 5. Tag: Borsh – Borsh (240 km)
- 6. Tag: Borsh – Tirana (360 km)

Streckendetails werden auf Veranstalterwunsch nicht bekannt gegeben.

Anreise: Motorradtransport (Landtransport und Fähre) selbst organisiert; Motorrad per Lkw ab Antwerpen ca. EUR 500.- mit Veranstalter EAO, siehe unten)

Flüge: Basel – Tirana – Basel, EUR 500.-

Veranstalter: Albania Raid Office, Rruga «Gjergj Balsha», Nr. 6, ALB-1001 Tirana

Organisator: EAO (Enduro Adventure Organization), www.eaob.eu Tel. +355 69 20 52 391

Kosten: Teilnahmegebühr EUR 799 – 999.- (gestaffelt nach Anmeldezeitpunkt); Kosten vor Ort während des Raid ca. EUR 150.- (Benzin, Getränke, technische Assistance)

Geld/Währung: 1 CHF = 128 ALL (Albanische Lek)

Unterkunft/Verpflegung: Hotel Te Stela, Kim 7, ALB-1000 Tirana, www.testela.al; Hotel Puka, Rruga Shtetërore 5 prane Ligenit, ALB-4400 Pukë, www.hotel-puka.com; Relax Resort Albania, ALB-7301 Lin Pogradec, www.relaxresortalbania.com; Hotel Blue Days, Rruga Plazhit, ALB-9714 Borsh, www.bluedayshotel.al

Sprache, Verständigung: Bei der Anmeldung wie auch während der Veranstaltung wird in Englisch kommuniziert.

Karten: Reise-Know-how, Albanien, 1: 220 000, CHF 14.90; freytag & berndt, Albanien, 1: 150 000, CHF 12.50, beide über www.buch.ch