



STRASSE OHNE BERGE
Kaum mehr als 1.000 Höhenmeter hat die komplette Strecke der SilkRoute 2014

LADA MIT FAMILIE
Der Verkehr hält sich in Grenzen, die meisten Autos sind gemächlich unterwegs – einfach, weil sie nicht schneller können (oben)

DIE IDEE
Es war Anfang 2013, als ich erstmals vom Seidenstraßen-Brevet hörte. Allein die Streckenführung übte sofort eine magische Anziehungskraft auf mich aus. Samarkand-Taschkent-Samarkand-Buchara-Samarkand, so lautete die damalige Route. Das klang nicht nur nach „Tausend und eine Nacht“. Tatsächlich war es in der legendären Oasenstadt Samarkand, wo Sheherazade dem Emir in 1.001 Nächten Geschichten erzählt haben soll, um ihrer Hinrichtung zu entgehen. Am Ende verliebte sich der Emir in Sheherazade, begnadigte und heiratete sie. Ein Happy End, wie ich es mir für mein Abenteuer wünsche. Usbekistan? Wo liegt das denn? Kann man da Rennrad fahren? Solche Fragen bekam ich häufig gestellt, wenn ich von meinem sportlichen Ziel 2014 erzählte. Auf die erste Frage hatte ich immerhin eine halbwegs profunde Antwort. Die einstige Sowjetrepublik liegt irgendwo in Zentralasien, zwischen Kasachstan im Norden und Afghanistan

im Süden. Wie es dort mit Radsport aussieht? Die einzige Verbindung, die ich zwischen dem Land und meinem Sport herzustellen wusste: Der Radprofi Djamolidin Abduscharapow, der „Terror von Taschkent“, gewann Anfang der 1990er-Jahre mehrmals das Grüne Trikot der Tour de France. Aber sonst?

DAS BREVET

Rafhat Sulemin, 48, Sattler aus Taschkent, ist der Vater des Seidenstraßen-Brevets. Entstanden ist die Idee aus einer Notlage: 2011 wollte Sulemin bei Paris-Brest-Paris starten, dem berühmtesten aller Radmarathons, der alle vier Jahre Tausende Langstreckenfans nach Frankreich lockt. Doch Sulemin bekam kein Visum. „Dann organisiere ich eben mein eigenes Paris-Brest-Paris“, sagte er sich trotzig und fuhr gemeinsam mit einer Handvoll Starter das erste SilkRoute 1200. Im Jahr darauf waren es 14 Teilnehmer, darunter vier Deutsche. 2013 machten sich nur acht Verwegene auf die lange Reise. Und in diesem Jahr, zum Briefing in einem Taschkenter Hotel am Tag vor dem Start der vierten Auflage, erscheinen neun Fahrer. Einer überlegt es sich bis zum nächsten Morgen allerdings noch anders. Mag das Feld auch überschaubar sein – international ist es auf jeden Fall: Je zwei Fahrer stammen aus Usbekistan und Russland, einer aus Kasachstan. Aus Westeuropa sind außer mir noch Lars Jacobsson, 56, aus Schweden

Fotos: Garreer, Jekel (7)

und der Niederländer Artur van der Lee, 53, dem Ruf der Seidenstraße gefolgt. Van der Lee nimmt mit seinem Carbon-LiegeRAD schon zum zweiten Mal teil. Begleitet werden wir von drei Betreuern: Svetlana Kapranova und Rustam Yusofov, die sonst als Bergführer im Nachbarland Tadschikistan arbeiten, und Nicolay Cherny, ein Rentner. Sie transportieren im Begleitauto unser Gepäck, stempeln an zehn Kontrollpunkten unsere Streckenkarten ab und notieren die Durchfahrtszeiten.

UNTERWEGS

Wer Angst vor eintönigen Landschaften hat, sollte nicht in Usbekistan Rad fahren. Das riesige Land ist größtenteils bretteben, weite Teile sind von Baumwoll-Monokultur geprägt; Usbekistan zählt zu den weltgrößten Baumwollproduzenten. Im Süden und Westen bestimmen Steppen das Bild. Der Wendepunkt Buchara ist eine Oasen-Stadt in der Kysylkum-Wüste. Einzige Bezugspunkte in der fast vegetationslosen Einöde sind der Horizont und bunt leuchtende Tankstellen, die meist bewohnt sind, aber selten Benzin verkaufen. Topographisch ist Usbekistan für trainierte Rennradler keine Herausforderung. Kaum mehr als 1.000 Höhenmeter hat die Strecke des Brevets. Dafür sind die Straßen oft extrem: In Usbekistan lassen sich alle Zerfallszustände von Asphalt studieren – meist jedoch grobkörnig mit Tendenz zu losem Schotter. Und gerne mit mehr Schlaglöchern als Belag. Der größte Horror für Radfahrer aber sind Abschnitte, deren Belag aus bröseligen Betonplatten besteht, mit zentimeterbreiten Fugen. Die Platten vibrieren wie bei einem Erdbeben, wenn ein LKW überholt. Immerhin ist der Verkehr außerhalb der Städte kein großes Problem. Es sind überraschend wenig schwere Lkw unterwegs. Relativ moderne Kleinwagen, alte russische Ladas und Wolgas, sogar Eselskarren zuckeln gemächlich über die Straßen, sodass ich meist die größten Krater im Asphalt ungestört umkurven kann. Allerdings sind usbekische Autofahrer oft unkonzentriert. Mehrmals rollen Autos langsam aus Seitenstraßen heraus und die Fahrer machen keine Anstalten, meinewegen zu bremsen, obwohl ich auf der Hauptstraße fahre. Auch typisch: Mindestens fünfmal werde ich von einem Laster überholt, der ausreichend Abstand hält. Doch in die Lücke stößt ein Pkw, quetscht sich zwischen mir und dem Lkw durch. Trotz allem erlebe ich auf mehr als 1.200 Kilometern keine wirklich kritische Situation.

DIE MENSCHEN

Irgendwann im Morgengrauen auf dem Rückweg nach Taschkent passiere ich einen Teestand am Straßenrand. Die Verkäuferin winkt mir zu, ich solle anhalten, und drückt mir eine Tasse Tee in die Hand. Dazu reicht sie Non, das usbekische Fladenbrot. Als ich ihr 4.000 Sum geben will, umgerechnet einen Euro, weist sie mein Geld fast empört zurück. Ein Erlebnis, das sinnbildlich ist; denn was meine Zeit in Usbekistan unvergesslich macht, sind die Usbeken.

Nur noch für kurze Zeit!



3 x BIKE + JUBI-SHIRT NUR 10 EURO!



Limited Edition ***

SCOTT



Auch inklusive Digital-Abo für nur € 1,- mehr!

Erhältlich im App Store, Android app on Google play, Available on kindle fire, READ ONLINE

JETZT DIREKT BESTELLEN:

abo.bike-magazin.de/7338b

+49 (0) 521-55 99 22



Achtung! Bei telefonischer Bestellung bitte unbedingt die Aktionsnummer angeben: P-7338 / B-7339