

DIE TACHICKS

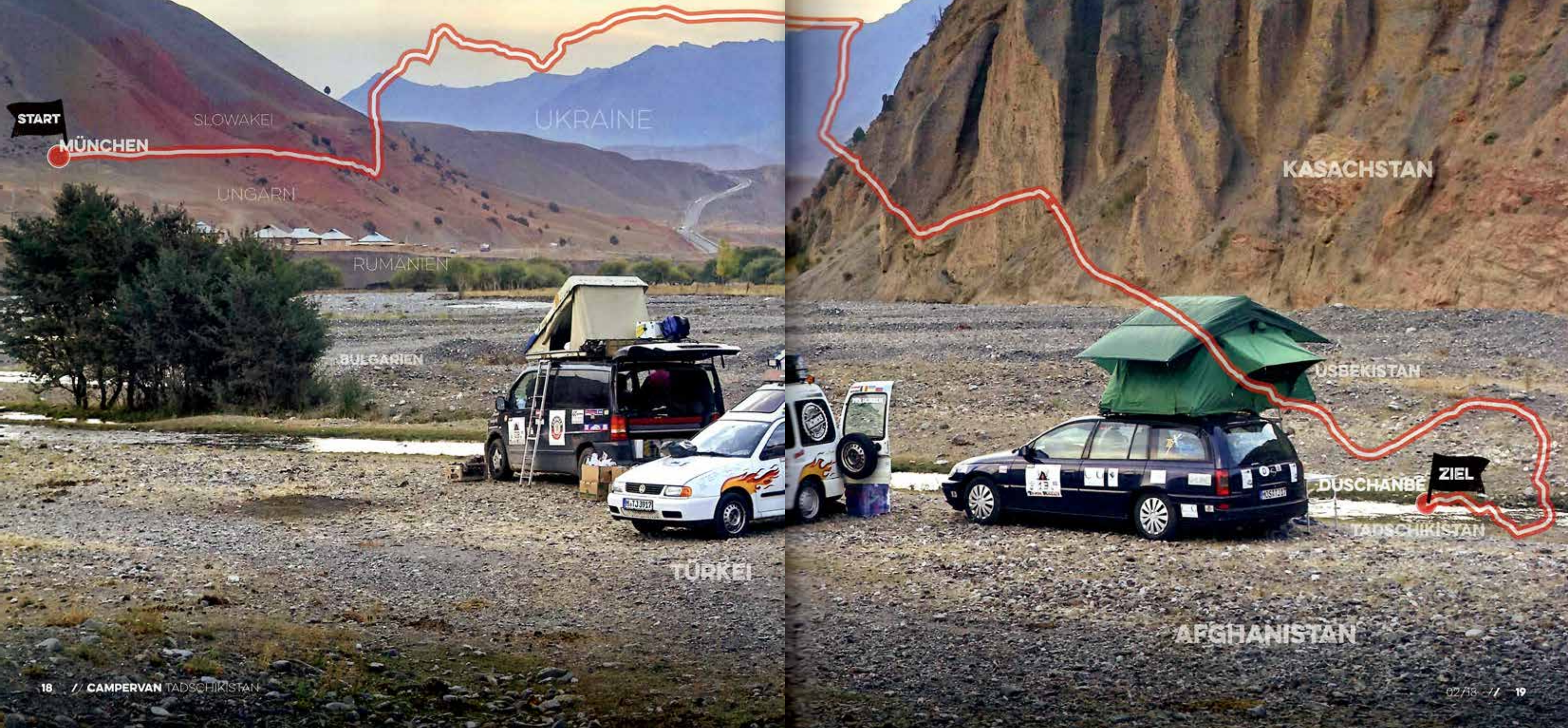
DAS DREAMTEAM



Mit einem VW Caddy 10.000 Kilometer nach Duschanbe.

Zwei Frauen haben diese Tour gewagt. Hier erzählt die Fahrerin Susanne Flachmann, wie es den beiden **TaChicks** auf dieser ungewöhnlichen Rallye erging.

Text & Fotos: Susanne Flachmann





Optische Perlen: Auf unserer Strecke lagen bekannte usbekische Städte entlang der Seidenstraße wie Chiwa, Buchara und Samarkand. Es war ein erhebendes Gefühl, mit dem Caddy durch die Orte zu fahren, die noch immer den Zauber von einst in sich bergen. Auf der Piste durch die Wüste indes erinnert an dieses Gefühl nichts mehr.

Schon bei „Tadschikistan“ funkelten ihre Augen, das Pamir-Gebirge brachte sie zum Strahlen, und der Gedanke an kilometerlanges Geradeausfahren verwandelte sie zur Rallyefahrerin. Endlich. Schon so lange hatte ich nach einem Co-Piloten für meinen Lebensraum „Tajik Rallye“ gesucht – aber erst beim zufälligen Gespräch über Things-to-do hat mich meine Dreamteam-Kollegin gefunden.

Der Plan: mit einem coolen Auto etwa 10.000 Kilometer südostwärts, von München nach Tadschikistan. Die Strecke ist frei wählbar, es gibt eine Checkpoint-Party in Rumänien und eine Zielparty in der tadschikischen Hauptstadt Duschanbe. Die Teams verpflichten sich, mindestens 750 Euro für den guten Zweck zu sammeln und am Ziel ihre Autos zum Verkauf zu stellen. 30 Teams starteten zur Tajik Rallye 2017 und konnten am Ende fantastische 35.000 Euro an die Caritas Tadschikistan übergeben, die Partnerorganisation des Veranstalters Adventure Manufactory.

Der Charity-Gedanke gab uns beiden zwar zusätzlichen Sinn für die relative Unsinnigkeit der Aktion, euphorisch wurden wir aber beim Gedanken an das Durchkreuzen abenteuerlicher Weiten und Höhen. Wir wollten in wilder

Gegend unser Lager aufschlagen, Gas geben und als erstes Frauenteam der Geschichte dieser Rallye die Ziellinie zu überqueren.

Der Teamname war rasch entschieden, das Logo zu den TaChicks sofort kreiert, ein Blog aufgesetzt und schließlich auch unser Rallye-Bolide in Hamburg gefunden: ein zum Rollstuhl-Transporter umgebaute VW Caddy. Mit extra Laderampe und Rollstuhl-Fixierung erschien er uns als Campingmobil perfekt dimensioniert und machte einen technisch hervorragenden Eindruck – bis bei der Testfahrt beim Höchstgeschwindigkeits-Check mitten auf der Autobahn die Hecktür aufsprang. Wir lachten uns kaputt bei unserem ersten Stress-Test. Dreamteam eben. (Hätten wir mal nicht nur gelacht, sondern uns eine bessere Befestigung auf die To-do-Liste geschrieben ...)

„Sepp“ wurde getauft und fachgerecht für seinen Rallye-Einsatz vorbereitet. Eine riesige Landkarte auf der Motorhaube bewies sich als die allerbeste Kommunikationshilfe. Unterbodenschutz, Ersatzradhalterung, Dachgepäckträger und unser Bett mussten gebaut werden. Die Visa für Russland, Usbekistan und Tadschikistan waren entweder aufwendig zu beantragen oder teuer. Die empfohlenen Impfungen waren nicht nur teuer, sondern

zeitweise vom Markt gefegt, sodass ich für die letzte Tollwut-Spritze 250 Kilometer fuhr.

Wir mussten entscheiden, welches Werkzeug wir mitnehmen, die Wasser- und Dieselvorräte planen, wir kümmerten uns um eine zusätzliche Stromversorgung (um unterwegs bloggen zu können), Kochutensilien und Klammern für alle Wetterlagen. Gleichzeitig mussten Geheimverstecke für Dollars angebracht werden, ein Lkw-Horn, Zusatzscheinwerfer, Kaffeebecherhalter und Maskottchen.

Schon am zweiten Fahrtag erfuhren wir in Rumänien eine neue Definition von Straße, die uns leise erahnen ließ, was noch kommen sollte. Mit Schrittempo umkurvten wir eine schier unglaubliche Dichte von Schlaglöchern und realisierten unsere völlig unzureichende (rallyeungeeignete?) Bodenfreiheit. Sollten wir den Auspufftopf lieber abnehmen, bevor er abreißt und dabei Schlimmeres anrichtet?

In der Wirklichkeit außereuropäischer Straßenzustände angekommen, wägen wir

zwischen fahrerseitiger Abhärtung oder Kfz-technischer Verbesserung ab. Wir entschieden, erst einmal die Checkpoint-Party zu feiern.

Russland nahm uns gnädig auf. Nicht selbstverständlich: Erst mussten wir lernen, dass Englisch keine bekannte Sprache für Grenzformulare ist und russische Dokumente weder korrigiert (alles noch mal) noch mit grünem Stift ausgefüllt werden dürfen (noch mal von vorn in Blau). Silke musste ihre Fotos der Grenze vom Handy löschen und die Beamten beim Fund unserer zahlreichen Medikamentenspenden alle Augen zudrücken. Wir lernten vor allem, dass Grenzübergänge kein Spaß sind, sondern langwierig, nervenaufreibend und im Ausgang ungewiss. Dabei war diese Grenze noch die beste von allen auf unserer vierwöchigen Reise durch neun Länder.

Unzähligen Grenzern erklärte ich unseren Plan und deutete den Zuhörern (die schnell zusammenliefen) auf unserer Motorhaube die Route. Und keiner konnte es glauben. Lautstark wurde kommentiert: eine Rallye von Deutschland nach Tadschikistan. Mit diesem Auto. Unfassbar. Dazu eine Frau am Steuer. Nicht möglich. Aber das Ungeheuerlichste, dass auch der Beifahrer nicht männlich ist, lässt sie wohl noch heute den Kopf schütteln.

Ich glaube, die TaChicks haben das Frauenbild der zentralasiatischen Männer etwas ins Wanken gebracht. Hoffentlich: Unser langes Gespräch mit der Fremdenführerin in Chiwa/Usbekistan hat unser dortiges Männerbild deutlich verschlechtert. Die Zwangsheirat und die damit einhergehende Frauenunterdrückung sind noch immer alltäglich und haben uns ganz schön schockiert.

Kasachstan begrüßte uns mit der Aufschrift „Welcome“, auf der Rückseite des Schildes in Richtung Russland steht „Good Luck“. Hinter dem letzten Schlagbaum wurden wir von Kfz-Versicherungsdealern umringt, mit denen wir in ihren erschreckend ärmlich-verrotteten Hütten ins Geschäft kommen mussten. Schon ein paar Meter hinter der Grenze verstanden wir, warum hier deutsche Assekuranzen passen: Die Fahrt auf der kasachischen West-Ost-Verbindung gleicht eher dem Geschlinger durch Wellenberge als einer Autofahrt.

Während die anderen Teams mit besserer Bodenfreiheit relativ flott vorwärts kamen, litten wir schmerzlich mit unserem schwankenden Sepp. Mit aller Vorsicht und trotzdem möglichst zügig rumpelten wir auf der Suche nach dem fahrerfreundlichsten Pfad kreuz und quer über die ganze Breite der Straße,

schrammten hart mit Auspufftopf oder Unterboden über Kanten und polterten durch wadentiefe Löcher. Immer wieder mussten wir die aufgesprungene Hecktür schließen.

Hatten wir bei unserer ersten Fahrt von Hamburg noch darüber gelacht, sorgte die über weite Strecken spaltbreit geöffnete Hecktür für einen gleichmäßig verstaubten Innenraum und verdreckte Rennfahrerinnen.

Dank der immer noch erstaunlich guten Internetverbindung blieben wir mit den anderen in Kontakt und schlugen mit ihnen wunderbare Wüstenlager auf. Genau so hatten wir uns das Rallye-Leben gewünscht: freies Campen im absoluten Nichts zwischen Kamel-Dung und Steppenbüschen. Um uns herum nur die Stille, die vereinzelt Rufe irgendwelcher Tiere, das Blubbern der Dosen auf den Campingkochern, das Aufploppen von (kühlen) Bierflaschen, der weite Himmel und die grenzenlose Ebene. Großartig.

Durch Usbekistan kreuzten wir auf der Seidenstraße. Ein märchenhaft flirrender Name – völlig unpassend für die unsäglich schlechte Piste. Die Einheimischen brettern offenbar bedenkenlos über die Aneinanderreihung von Löchern, Rillen, Wellen, Hügel und Kannten und hüllten uns weiterhin in



Traum aller Liebhaber anspruchsvollen Fahrens: Der Begriff „Straße“ verliert seine Bedeutung. Der Sand und Schmutz der Strecke fand immer seinen Weg ins Innere des VW. Empfindlich darf auf dieser Tour keiner sein.



Der Pamir-Highway: Diese Strecke war das Ziel unserer Rallye-Träume. Schotterpisten führen durch Furten und Geröllfelder, über die höchsten Pässe der Welt und entlang der chinesischen und afghanischen Grenze.





milchig-trübe Wolken. Souverän und immer lachend erlangten wir Rallyefahrerqualitäten: beim Reifenwechsel im Staubwind der vorbeipreschenden Lkw, bei der Reparatur unseres herausgesprungenen Blinkers oder beim Amputieren unseres Auspuff-Endtopfs.

Wir lernten, die Dellen in den Stahlfelgen mit dem Vorschlaghammer herauszudengeln, schleichende Plattfüße mit dem Kompressor in Schach zu halten und den Umgang mit dem Abschleppseil: Beim Versuch, eine hohe Kante der plötzlich abbrechenden Autobahn unterbodenschonend zu überqueren, überraschte uns dahinter ein tiefes Sandloch.

Knöcheltief eingesunken, brachten wir den Verkehr zum Erliegen. Statt aber zu schimpfen – aber auch statt zu helfen – zückten die Nachfolgenden und Entgegenkommenden die Handys und kommentierten untereinander unseren Versuch, mit den Fußmatten Grip zu schaffen. Wir rätseln noch heute, wie lange die Untätigkeit der Männer wohl andauert hätte, wären nicht Teamkollegen vorbeigekommen, um uns herauszuschleppen.

Nach sehr langen Tagesetappen erreichten wir jeweils erst im Dunkeln die drei Perlen Chiwa, Bukhara und Samarkand. Bei unseren Besichtigungsrunden mussten wir uns regel-

recht vom Staunen losreißen und uns daran erinnern, dass wir auf einer (flotten) Rallye sind und nicht auf einer (gemütlichen) Reise.

Tag 17: Überqueren wir die Grenze zu Kirgistan, müssen wir die Route über den Pamir-Highway schaffen. Dann darf uns kein Steinschlag den Weg versperren und keine Höhenkrankheit zum Umkehren zwingen: Weil wir kein gültiges Visum für die zweite Einreise nach Usbekistan haben, ist dieser Weg die einzige Chance, nach Duschanbe zu gelangen. Aber bewältigt Sepp diese Straßen?

Der Pamir war ja unser eigentliches Ziel, und während unserer Reisevorbereitungen träumten wir stets vom Highway. Wir wollten rauf. Und entschieden, uns zu trauen. Beim Umdrehen des Zündschlüssels rief ich uns mein Lebensmotto in Erinnerung: „Life begins, where the comfort zone ends“. Und Gas.

Nach neun Tagen durch nichts als ebenstaubig-beige-graue Steppe wurden unsere Augen wieder ganz sachte an Farben und Formen gewöhnt. Und nur ein paar Kilometer hinter der Grenzstadt Osch (dem offiziellen Eintritt auf den Pamir Highway) tritt Kirgistans Landschaft mächtig auf – gewaltig, grün, klar. Die vergleichsweise wundervoll geteerte M41 teilten wir uns mit Schaf- und Pferdeherden.

Einheimische winkten, Kinder liefen oft ein Stückchen mit, wir fühlten uns willkommen.

Ab hier ging es steil bergauf – auf die zweithöchst gelegene befestigte Fernstraße der Welt. Wir saugten die Vielfalt in uns auf, atmeten glasklare Luft und entdeckten an einem Lagerplatz ein anderes Team. Lange wärmten wir uns am riesigen Feuer: Die fast 2.000 Höhenmeter ließen ihre bittere Kälte spüren.

Sepp bewies am nächsten Morgen, dass er nicht umsonst von uns geliebt wurde: Ohne Mühe schnurte er die Haarnadelkurven steil nach oben. Schon am späten Vormittag fotografierten wir die spektakuläre Aussicht auf die gemeisterten Serpentin und uns breit grinrend vor dem Schild des Taldyk-Passes, das uns 3.615 Höhenmeter attestierte.

Im Transalai-Gebirge bewegten wir uns auf über 3.000 Meter Höhe, und die Berge ragten vor uns noch mal genauso hoch hinauf. Welche Dimension. Die 4.282 Höhenmeter des Kyzyl-Art-Passes feierten wir mit einer Schneeballschlacht und erreichten kurz darauf unsere letzte Landesgrenze: Tadschikistan. Ein Bild des Jammers. Mehrere halb verrottete Hütten, Kohletonnen, Müll, Matsch. Wie, um Himmels Willen, kann jemand hier oben leben? Die Grenzer hausen extrem ärmlich.

Auch wenn die Wachen nicht unfreundlich auftraten, war ich irgendwie froh, dass wir hier fünf andere Teams trafen. Die Männer saßen in dicken Daunenjacken in ihren meist ungeheizten (Wohn-)Stuben und befragten mich völlig ungläubig erst auf Russisch, dann Englisch, wo denn der Fahrer sei.

Ich musste laut lachen und belegte damit wohl meine Glaubwürdigkeit. Die letzte Hütte meiner Runde war saunaheiß, zwei Wachen rührten abwechselnd in einem köchelnden Suppentopf und schwiegen mich sonst mit verschränkten Armen an. Allein saß ich auf einem Bänkchen und schwieg zurück. Die Frage nach einem Teller Suppe bejahte ich lächelnd.

Nach einer ganzen Weile verstand ich aus ihrem Zwiegespräch, dass es keine Formulare mehr gab. Tja. Suppe umrühren. Schweigen. Mich wunderte, dass Silke nicht nach mir suchte, gefühlt saß ich hier schon seit Stunden. Die Suppe war immer noch nicht fertig. Plötzlich ein Geistesblitz: mit Blaupapier aus der untersten Schublade pauste der eine das Formular Strich für Strich und Buchstabe für Buchstabe durch. Genial. Während er noch zeichnete (und der andere rührte), fragte ich mich, wie sie die mindestens noch fünf folgenden Teams abfertigen wollten. Die Antwort

Abenteuer Camping: Zu den schönsten Erlebnissen gehört es, in der Wildnis und der Weite zu übernachten. Zufällig trafen wir unterwegs immer wieder Rallyekollegen, mit denen wir lustigste Abende im Nirgendwo verbrachten.



Straße der Sehnsucht: Hunderte Kilometer in greifbarer Nähe von Afghanistan führt die staubige Piste entlang des Grenzflusses Panj. Wer sich hierher wagt, muss seinen Weg mit vorbeibretternden Lkw teilen. Und mit allerlei Getier, das die Strecke ebenfalls nutzt, um möglichst gut voranzukommen.

carado

CAMPER VANS
für pures
Campinglebnis.



JETZT
entdecken!



VLOWING STATT NUR CAMPEN.

Nichts vermissen. Sich über die kleinen Details freuen, weil sie so durchdacht sind. Zufrieden lächeln und das Gefühl haben: Dieser Camper Van ist perfekt! Entdecken Sie, wie einfach und unkompliziert mobiles Reisen sein kann.

vlow.carado.de



Andenken: Unser letztes Nachtlager vor dem Ziel lag in direkter Nachbarschaft zu Afghanistan. Nach ihrer Nachtwache ließen sich die Soldaten das Selfie mit uns nicht entgehen.

indes wollte ich ebenso wenig abwarten wie die fertige Suppe und verließ mit irgendeinem Stück Papier erleichtert die Blechhütte.

Zwei Stunden später und 75 Dollar leichter als bei der Ankunft stiegen wir ins Auto, um den sich endlich öffnenden Schlagbaum zu durchqueren – aber Sepp machte keinen Mucks. War er schon in den Tagen zuvor immer mal wieder nur zögerlich angesprochen, hatten die Höhe oder das permanente Gerüttel unserem Anlasser wohl den Rest gegeben. Die Kollegen schoben uns durch Matschpfützen an, und wir nahmen es gelassen: von jetzt an würde es ja meist (zumindest nach der Überquerung des letzten, über 4.600 Meter hohen Passes) anspringfreudlich bergab gehen.

Zum Sonnenuntergang schlugen wir mit einem zweiten Team unser Lager auf. Stechend kalter Sturm piff uns Schneekristalle um die Nase, während wir erfolglos versuchten, Tee zu kochen. Die anderen verschwanden ins Bett, während ich mir selbst mit einem fast gefrorenen Bier zuprostete. Genau hier, in diesem Moment und voller Glücksgefühl: Mein Lebenstraum war Realität geworden.

Die Stille der Nacht auf über 4.000 Metern war ohrenbetäubend: Das pulsierende Blut übertönte das Pfeifen des Windes, uns platzte

der Kopf, wir zählten die Stunden zum Morgenrauen. Schon das Erahnen der Sonne ließ uns bibbernd aufstehen, die Scheiben frei kratzen und die Daumen drücken, dass sich Sepp mit Hilfe des anderen Team-Autos anschleppen ließ. Zögerlich, aber es funktionierte.

Ab der Stadt Khorugh schlängelt sich die M41 entlang des Grenzflusses Panj, auf dessen gegenüberliegendem Ufer Afghanistan in Form grau-roter Felsen aufragt. Am nur einen Steinwurf entfernten Ufer tauchten immer wieder afghanische Dörfer auf. Die ockerfarbenen Lehm- und grauen Steinhäuser wirkten aus der Ferne weniger improvisiert als die Häuser auf der tadschikischen Seite des Flusses. Auf den terrassenförmig angelegten Feldern sahen wir die Menschen in leuchtend bunten Kleidern arbeiten, das Stroh altmodisch dreschen, die Kinder am paradiesisch weißen Strand im Fluss baden.

Die letzte Campingnacht verbrachten wir direkt neben dem massiv aufragenden Afghanistan. Kaum hatten wir uns mit zwei anderen Teams niedergelassen, machten uns fünf bewaffnete Soldaten unmissverständlich klar, dass wir weiterfahren sollten. Sie unterstrichen ihren Redeschwall mit dramatischen Schießbewegungen in Richtung Gegenüber.

Wir waren müde. Es war dunkel. Wir wollten einfach nicht mehr weiter. Irgendwann winkte der Capo ab, schickte seine Soldaten weg und erklärte, dass die Wache 200 Meter weiter flussaufwärts lag – falls was wäre.

Im Stundentakt kamen zwei Soldaten, sahen wichtig hinüber ins Feindesland, setzten sich zu uns ans Feuer, tauschten ihr Bier gegen unsere Zigaretten und ihre Essensdose gegen unsere und spielten dabei gedankenverloren mit ihren Kalaschnikows. Erst zum Frühstück kamen die Soldaten wieder, unbewaffnet und nur, um noch ein Selfie mit uns zu schießen.

Völlig routiniert ließen wir uns wieder von den Kollegen anschleppen, um die letzten Kilometer auf bilderbuchmäßigem Teerteppich bis Duschambe zu fliegen. Nur ein paar Steinbrocken auf der Straße erinnerten uns an die vergangenen Tage. Wir fanden den seit Langem unbenutzten vierten Gang wieder, und Sepp bewies noch mal sein Talent, auf allen Straßenverhältnissen hervorragend auszusehen.

Mit der lautesten Hupe von allen überquerten wir übergelukkig die Ziellinie und feierten uns, unser Abenteuer und das Geschenk, über 9.000 Kilometer völlig schadensfrei, gesund und immer lachend als Dreamteam angekommen zu sein.

TAJIK RALLYE
10.000 km bis zum Ziel

Überblick

Die Tajik-Rallye findet jährlich ab dem ersten Sonntag im September statt und dauert je nach individuellem Tempo drei bis vier Wochen. Start ist bei München, und das Ziel Duschambe, die Hauptstadt Tadschikistans, wird bei freier Routenwahl nach 6.000 bis 10.000 Kilometern erreicht. Es nehmen etwa 30 Teams teil, die Startgebühr liegt je Team bei 760 Euro (Frühbucher bis 1. Oktober) oder 840 Euro (Anmeldung bis Anfang Juni). Gefahren darf in Autos oder Motorrädern, in Zweier- oder Dreiermannschaften. Voraussetzung zum Start ist das Sammeln von mindestens 750 Euro Spendengeldern je Team für die Projekte der Caritas International in Tadschikistan.

INFO

Alle Informationen zur Tajik-Rallye: www.adventure-manufactory.com

EINREISEBESTIMMUNGEN

Ein Visum wird benötigt für Russland und Usbekistan. Für die Strecke über den Pamir-Highway braucht man eine spezielle Reisegenehmigung für das GBAO-Gebiet. Sehr komfortabel werden die Papiere über verschiedene Agenturen angeboten, etwa die Visum Centrale, Brückenstraße 5a, 10179 Berlin, www.visumcentrale.de

GELD

Der Umrechnungskurs hängt ganz vom Wechselkurs der Geldwechsler vor Ort (meist hinter den Grenzanlagen) ab und wie geschickt man verhandelt. Für die Suche nach Banken/Bankautomaten bleibt keine Zeit, wobei (bis Usbekistan) in den großen Städten natürlich durchaus Banken leicht zu finden sind. Es empfiehlt sich, Bargeld mitzunehmen: Euro und Dollar werden gern gesehen, und mit Rubel kommt man durch Russland. Die Währungen der zentralasiatischen Länder sind in Deutschland nicht auf den Banken zu bekommen (und werden auch nur ausgesprochen ungern zurückgetauscht).

BESTE REISEZEIT

Zentralasien hat eine extrem vielfältige Landschaft, die von riesigen Wüsten bis hin zu hohen Bergen reicht. Usbekistan besteht hauptsächlich aus Wüste, in Kasachstan fährt man größtenteils durch Steppen. Das Land Kirgisistan ist extrem gebirgig (zum größten Teil über 1.500 Meter). In Tadschikistan führt der Pamir-Highway durch das Pamir-Gebirge, dessen Pässe



INFO RALLYE

bis zu 4.600 Höhenmetern reichen. Spätes Frühjahr (April) und früher Herbst (September) bieten die perfekten Bedingungen: Wüsten und Steppen sind nicht mehr zu heiß, in den

Erinnerung an coole Nächte: Entspannte Camps sind entlang dieser Strecke überall unkompliziert möglich.

Nächten ist es noch angenehm warm. In den Gebirgen geht etwas Niederschlag nur manchmal in Schnee über, die nächtlichen Minusgrade lassen die Landschaften vereisen, aber meist ist es sonnig, trocken und tagsüber angenehm warm. Also gut, um eine solche Strecke zu meistern.

VERKEHRSBESTIMMUNGEN

Es ist kein internationaler Führerschein nötig. Die Straßenverhältnisse ab Kasachstan sind derart schlecht, dass man selten Gefahr läuft, das Tempolimit zu übertreten. Doch aufgepasst: Bei den kurzen, geteerten Strecken liegt die Wahrscheinlichkeit einer Radarkontrolle bei quasi 100 Prozent, auf solchen Etappen sollte man eher langsamer als die Einheimischen fahren. Ansonsten wird es am nächsten Checkpoint für Touristen teuer, wenn das Handy des Polizisten das Foto des Autos samt Geschwindigkeit zeigt.

SEHENSWERTES

Die beeindruckendsten Städte auf der hier gefahrenen Route sind Chiwa und Samarkand in Usbekistan – ansonsten sind die abwechslungsreichen Landschaften, die vielen unterschiedlichen Dörfer, die Menschen und die Tiere sowie vor allem die aufregenden Straßen/Pisten/Pfade das Spektakulärste der Reise.

STELLPLÄTZE

Es liegen natürlich unzählige Hotels und Pensionen auf der gesamten Strecke, entlang des Pamir-Highways finden sich auch sogenannte Homestays, Übernachtungsplätze in den Privathäusern der Einheimischen. Campingplätze gibt es ab Kasachstan nicht mehr (einen netten haben wir in Russland gefunden: www.cool-camping-wohnmobil.de/camping-russland/), auch Stellplätze sind unnötig in den Weiten der zentralasiatischen Landschaften. Im Auto schlafen oder Zelten ist völlig unkompliziert (und gefahrlos) überall möglich.

LESEN

Das Abenteuer der Tajik-Rallye kann auf dem Blog der „TaChicks“ – dem Team der Autorin – nachgelesen werden: www.tachicks.de. Bei Interesse halten beide auch gern einen Vortrag über diese Reise.

Der sehr überschaubare Tourismus sichert in den Homestays entlang des Pamir-Highways ein recht gutes Einkommen – leckeres Essen und nette Menschen machen Reisende glücklich.

