

LEL 2017. Was für ein Ritt

vom (jedenfalls für mich) hektischen Start bis zur fliegenden Zielankunft

Vorbereitung

Schon die Anmeldung für LEL war ein Abenteuer. Außerhalb Großbritanniens werden Startplätze in 3 Chargen teilweise mitten in der Nacht freigegeben. Der Registrierungsprozess stockt immer wieder und bricht oft ab; wir sind ursprünglich 4; beim ersten Mal gehen alle leer aus, beim 2ten ist Stefan erfolgreich, bei der letzten Gelegenheit bekomme ich auch noch einen Platz.

Im April muss man Startzeit und Bagdrops auswählen, 2 kleine Taschen "Depots" die an vorher ausgewählte Kontrollstellen gesendet werden können. Stefan und ich wählen beide Pocklington und Brampton; meine Kriterien sind die mindestens am ersten Tag geplante Strecke für Pocklington; Brampton weil hier die Schottland-Schleife wieder zusammenläuft, man also sowohl auf dem Hin- als auch dem Rückweg Zugriff hat. Ich wähle 7.30 als Startzeit, was meiner Meinung nach spät genug ist, um nicht zu gehetzt zu sein, aber früh genug, um einen "vollwertigen" Tag zum fahren zu haben. Meine Strategie sieht eigentlich so aus, nachts jeweils 5-6h zu schlafen, wobei es Gerüchte gibt, dass man nach kürzerer Zeit "rausgeschmissen" würde (was wohl bei manchen Brevets in UK tatsächlich schon nach 2h der Fall sein kann, aber bei LEL nicht).



Was ich bei der Auswahl nicht wusste, war, dass Startzeiten vor 9 mit einem verkürzten Zeitlimit von 100 statt 117h einhergehen würde. Naja. Egal. Stefan, der schon seit Wochen Dauergast in diversen Foren ist, ist bestens informiert. Seine Startzeit ist 13 Uhr.

Ich fühle mich eigentlich ganz gut vorbereitet, bin Fleche und 600er Brevet gefahren. Allerdings hatte ich nach dem 600er starke Sitzprobleme, und von einer letzten 250er Trainingsfahrt im Weserbergland komme ich so platt zurück, dass ich immer unsicherer werde.

Vor dem Start

Am Freitagmorgen geht es um 3 los, da die Fähre für 11 gebucht ist. Wir schlafen zwar beide kaum, aber durch die frühe Uhrzeit kommen wir ohne Stau mit Puffer am Fährterminal an. Neben uns steht ein ganzer Konvoi mit abgewrackten alten Amischlitten, die gut aus einem der Mad Max Filme entsprungen sein könnten. In Dover nieselt es. Stefan ist zum ersten Mal in England, nimmt aber das Fahren auf der



"falschen" Straßenseite gut an. Trotz Stau auf der Londoner Ringautobahn M25 sind wir am späten Nachmittag in Loughton; ich bin dort auf dem Campingplatz in der Nähe des Starts, Stefan ein paar km entfernt in einer Pension. Der Campingplatz hat ein Feld für LEL Fahrer reserviert, und man trifft sowohl auf Kameraden, die tatsächlich gerade mal ein Einmannzelt dabei haben, als auch auf

voll ausgestattete Wohnmobile. In mein Zelt passen sowohl mein Fahrrad als auch ich, was ob der noch folgenden Regenschauer gut ist. Als ich mit meinen Zeltstangen kämpfe kommt mir jemand zuhelfe - freudige Überraschung: es ist Stefan aus LG vom 600km Brevet! Strohlfi und ich kommen nochmal kurz zusammen, um etwas zu essen, dann schlafe ich die einzige Nacht in dieser und der kommenden Woche durch.



In Loughton ist Start/Ziel an der Davenant Convent Schule. Am nächsten (Samstag) Morgen laufen hunderte Radsportler aus aller Herren (54) Länder dort auf, aber die einzige nennenswerte Wartezeit ergibt sich für die Abholung der vorbestellten Artikel. Koreaner, Inder, eine Gruppe aus Thailand. Spanier, viele US-Amerikaner, Holländer, Deutsche (die zahlenmäßig größte Gruppe nach den Briten). Ich hatte den ganzen Morgen noch an meinen Bag-Drops

sortiert und bin etwas später als Stefan dort. Wir "verewigen" uns auf dem Whiteboard der Starter. Er hat Torun, eine Schwedin, aus seinem Gästehaus "mitgebracht" und fährt zeitnah mit ihr zurück, da sie ihr Rennrad noch zusammenbauen muss. Nachher stellt sich heraus, dass das Rad tatsächlich komplett zerlegt daher gekommen ist, und Stefan verbringt den größten Teil des Nachmittags damit, einer zunehmend aufgelösten Torun behilflich zu sein. Die letzten unlösbar scheinenden Probleme behebt dann kompetent und schnell ein lokaler Radladen. Ich vergrabe mich in einem Costa's Kaffeeladen um endlich einen genauen Blick auf die Strecke zu werfen. Abends essen Stefan und ich zusammen, aber wir sind wohl beide etwas angespannt. Wieder im Zelt werde ich erst von einer Party und dann bis in die frühen Morgenstunden vom Dauerregen wachgehalten - das kann ja heiter werden....

Tag 1 / Sonntag

1448 Starter aus 54 Ländern machen sich in Startgruppen von je ~25 Fahrern ab 5 Uhr morgens alle 15 Minuten auf den Weg, die letzten um 16 Uhr. Ich hatte extra 7:30 als "komfortable" Startzeit gewählt, trotzdem schaffe ich es nicht wie geplant, am Start noch einen Kaffee zu trinken - wie könnte es auch anders sein :-}. Die ersten sind schnell über alle Berge, aber ich erwische noch Tom Vu aus den USA, sowie Simon. Simon fährt zum wiederholten Mal LEL, ist auch schon PBP gefahren und - das unglaubliche - ist auf einem Fixie unterwegs! Wir kommen nett ins Gespräch. Er gibt mir den Tipp, möglichst viel mit der nicht bevorzugten Hand zu machen, da es ohnehin später Irritationen durch das



ständige

Vibrieren aufgrund der bestenfalls mittelmäßigen Straßenbeläge gibt. Er kennt das Terrain gut, fällt aber an den Steigungen in der Regel zurück. Ich verliere Simon deutlich vor der ersten Kontrolle in St Ives, und treffe ihn dann in Brampton wieder und vermute, dass er zwischendrin aussteigen musste. Tom Vu treffe ich bis Edinburgh immer wieder mal (s. Photo). Ich scheine ihn ständig zu überholen, weil ich mehr Zeit an Kontrollen verbringe und er offenbar kaum schläft. Nach Edinburgh verliere ich ihn aus den Augen, aber lt

Facebook ist er - wenn auch mit einem halben Tag Verspätung und dann am Ende also ohne Support - ganz zurück nach London gefahren!

Mein Puls ist am Start schon bei 140, so aufgereggt bin ich. Die ersten Wellen kosten einiges an Zeit, in St Ives bin ich bereits deutlich hinter meinem Zeitplan. St. Ives ist ein nettes kleines Städtchen, man kommt über eine besondere mittelalterliche Brücke in den Ort. Die Helfer dort sind - wie überall - enthusiastisch und sehr nett. Ich lasse mir in der Mechaniker-Ecke, die es an jeder Kontrollstelle gibt, kurz noch die Spannung am vorderen Umwerfer korrigieren, die mich auf die letzten km genervt hat; der neue Schaltzug hat sich mit dem standigen Schalten offenbar doch nochmal deutlich gesetzt gegenüber meiner 20km Testrunde nach dem Tausch. Ich bin jetzt schon einige Zeit allein unterwegs und fühle mich zunehmend besser. Kurzfristig "nehme" ich einen Polen "mit" - lustigerweise stellt sich später heraus, dass Stefan ihm in Edinburgh begegnet.

Es wird jetzt flach, also quasi heimisches Terrain. Das Wetter ist gut. Ein Quartett vom Welwyn (Well-in) Cycling Club fährt auf mich auf. Diese sind ganz Audax-UK-klassisch ausgestattet - Carradice Tasche mit baumelnden Flip-flops, tiefhängende Schmutzfänger, Retro-Shirt, Radkappe statt Helm. Sie sind nett, und wir teilen uns die Arbeit über die nächsten 100, 150km. Vor Louth lassen sie mich an einer langen Steigung mit bis zu 18% ziehen - von dort geht es bis zur Kontrolle in Louth 11km fast nur bergab, und ich denke mit Bangen an den Rückweg. Hier sind die sogenannten Wolds, eine bewaldete Gegend mit kurzen knackigen Anstiegen beidseits der Humber. Ich habe leider die Jungs von Welwyn aus den Augen verloren, ca 10km hinter Louth, das ich nach knapp 12h erreicht habe, fängt es an zu regnen, dann auch noch ein Klappern am Hinterrad - Speiche gebrochen! "Natürlich" auf der Kassettenseite. Oh je. Der Schlag hält sich in Grenzen, die Scheibenbremse läuft frei, also Speiche rausgepult und weiter. In der Dämmerung geht es über die Humber Bridge, dann auf und ab in die zunehmende Dunkelheit. Ich überfahre beinahe einen auf der Straße sitzenden Asiaten, der Schlauch und Flicker in der Hand hält und jede meiner Fragen bzw Hinweise auf seinen prekären Aufenthaltsort mit "OK" und einem energischen Nicken beantwortet. Mit einigermaßen schlechtem Gewissen setze ich meinen Weg fort, aber es scheint ihm gottseidank nichts passiert zu sein. Weiter durchs Dunkel... dann wird in Newbald das Hinterrad plötzlich weich - Platten. Der Übeltäter - ein Stück Feuerstein - ist schnell identifiziert. Ein Passant hält netterweise mein Rad, während ich den Schlauch wechsle. Ein paar Grüppchen kommen an mir vorbei und fragen, ob alles ok ist - wie überhaupt auf der ganzen Strecke die gegenseitige Fürsorge hoch ist. Moment... das ist doch.... ich erkenne Alex von Welwyn wieder und spote mich, sie einzuholen. Keine Ahnung, wo ich sie überholt habe, aber besagter Alex ist einigermaßen platt. Ich setze mich ab, um in Pocklington evtl schnell mein Hinterrad gerichtet zu bekommen. Gegen Mitternacht komme ich dort an. Der Mechaniker übernimmt mein Rad und verweist mich erstmal auf Essen und Duschen - toll. Ich heule mich bei Whatsapp aus und bekomme aufmunternde Worte von Volker - auch toll! Duschen und Schlafplätze sind etwas weitläufig verteilt, außerdem krame ich irgendwie Ewigkeiten in meiner Dropbag... Leider passt meine Ersatzspeiche - die auch eher für's Vorderrad gedacht war da Hinterrad mit Garantie - gerade so eben nicht. Ok. Ich bin nach 3 von 4 Nächten ohne Schlaf eh platt. Also schlafen. Ich bitte darum, um 6 geweckt zu werden, damit ich nach Frühstück zu Geschäftsöffnungszeiten in Thirsk sein kann.



Stefan konnte zwar theoretisch ausschlafen und in aller Ruhe zum Start fahren, allerdings fordern Stress und Anstrengung der vorangehenden Tage Tribut und deswegen kann man auch hier bei weitem nicht von "frisch" sprechen.

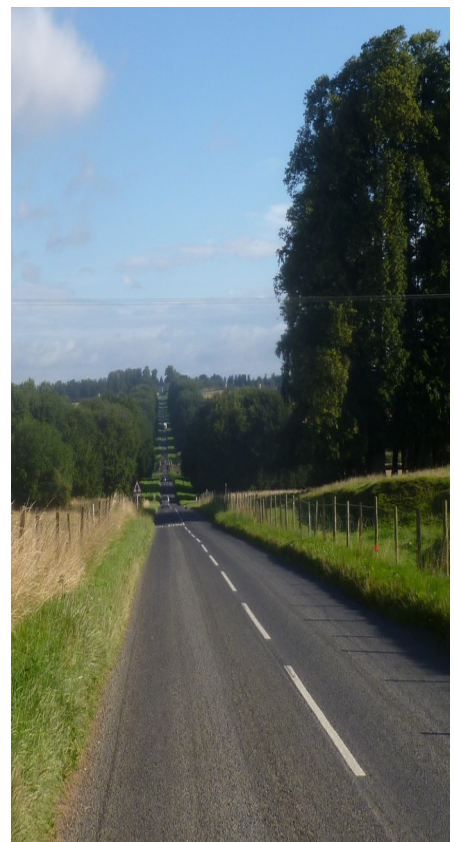


Die ersten km laufen gut, aber es sind immer wieder mal Anpassungen an der doch etwas vollen Sattelstützen-Packtasche nötig. Trotzdem läuft Stefan nach ähnlicher Zeit in St Ives und Spalding ein. Nach gut 13h, also mitten in der Nacht, ist Louth erreicht, wo die erste von nun leider zahlreich folgenden unangenehmen Überraschungen wartet: der Verpflegungspunkt ist fast komplett leer gegessen, und auch alle Schlafplätze sind belegt. Also weiter richtung Norden... Dann, kurz vor der Humber-Bridge Super-GAU: es qualmt am Garmin USB

Anschluss! Schnell den Stecker gezogen, aber das war's wohl. Die geringe Restladung ist bald verbraucht. Oh ne. So'n Sch... Plan B ist das Handy oder die ausgedruckten Routesheets, aber letztere sind eigentlich nicht für den "Outdoor" Einsatz am Rad vorbereitet. Den Track hatte Stefan in Google geladen, also Handy am Lenker und erstmal weiter. Die Strecke zieht sich nun, und die wenigen Fahrer, die vorbeikommen, passen oft vom Stil oder Geschwindigkeit nicht. Es wird Morgen. Navigation mit Google Maps ist auch nicht so einfach, da irgendwie die Position nicht richtig nachgeführt wird. Auf der letzten Rille erreich Stefan gegen 10am Pocklington. Strategie und Zeitplan sind aufgrund der durchfahrenen Nacht und des Defekts völlig über den Haufen geworfen. Platt und demoralisiert müssen jetzt erstmal Schlaf- und Energiespeicher aufgefüllt werden.

Tag 2 / Montag

Recht guter Stimmung fahre ich nach dem Frühstück (Porridge, gefolgt von Spiegelei und Schinken ;-)) weiter und komme zügig voran - so zügig, wie das Terrain es zulässt; die Gegend, in die man dann bald einfährt, heißt nicht umsonst Howardian Hills. Es geht an Castle Howard vorbei, einem Herrenhaus mit riesigem Parkgelände, das eine schnurgerade Straße durchschneidet, die sowohl rasante Abfahrten also auch steile Anstiege zu bieten hat. Castle Howard ist beliebtes Ausflugsziel, zum Glück komme ich jetzt auf dem Hinweg vor den Öffnungszeiten durch; auf dem späteren Rückweg gibt's dann doch einiges an Geschimpfe und brenzlige Manöver der Autofahrer. Die Wellen sind sehr stark ausgeprägt, irgendwie fühle ich mich an die Hohe Acht bei Rad am Ring erinnert; wenn man die Abfahrt nicht vernünftig time't klebt man dann am Anstieg bei knapp 20% auf halber Höhe und muss sich mühsam hocharbeiten. An der Kontrolle in Thirsk bekomme ich gleich einen Zettel mit Wegbeschreibung zum Radladen im 25km entfernten Northallerton in die Hand gedrückt. Der Technikmensch in Thirsk hat keine Speichen, also schnell weiter. Hier ist es mal flach, es gibt Rückenwind, Radfahren macht Spaß! Uwe Krohne (ARA Weserbergland) hängt sich bei mir rein, bis ich dann von der Strecke abbiege. Bei Conway Cycles in Northallerton bin ich der dritte Kunde; einer braucht Cleats, bei einem anderen wird die Schaltung vorne gerichtet. Mein Hinterrad soll in 40min fertig sein. Ok. Kaffeetrinken, was essen, bei meiner Rückkehr ist das Rad fix und fertig. Auch die gebrochene Einstellschraube am Schaltwerk, auf die mich Mechaniker Lee in Louth hingewiesen hatte, ist



ersetzt und das Schaltwerk perfekt eingestellt! Nicht mal eine Stunde kostet der Umweg, dafür läuft mein Rad jetzt wie ein Uhrwerk.

Weiter durch Yorkshire, viele enge Straßen und Hügel, bis Barnard Castle, dann nach Middleton und das Teesdale hoch. Hier sind wir auf den Pennines, ein karges Mittelgebirge über das der Wind pfeift. Das tut er auch ordentlich - von schräg vorn. Die moderate Steigung lässt sich eigentlich gut fahren, aber der Wind nervt und das Tal zieht sich über zig km, es nieselt - Zeit für die Playlist mit Motivationsmusik, die meine Töchter zusammengestellt haben. Damit klappt es super, aber ich bin doch froh, als endlich die Abfahrt nach Alston ansteht. Vor dem Kopfsteinpflaster auf 20% Steigung in Alston wurde vielfach gewarnt, aber hier ist es trocken, alles gut.



Die Gegend kenne ich, bis Brampton, das ich gegen 19 Uhr also nach knapp 36h erreiche rolle ich locker weiter. Es heißt, die ersten Fahrer wären schon auf dem Rückweg durchgekommen - Wahnsinn. Ich will auf jeden Fall noch nach Moffat; das nun folgende Stück bietet allerdings nach dem Überqueren der Schottischen Grenze die schlechtesten Straßen, die ich je mit einem Rennrad gefahren bin. Meine Handgelenke fangen an zu schmerzen. Die Straße ist eine "ausgediente" A-Road (~ Bundesstraße) und die knapp

an einem vorbei donnernden Lastwagen machen einem Angst und Bange. Mein Rückspiegel leistet hier gute Dienste - sobald Lichter zu sehen sind kann man sich möglichst weit links orientieren... Ich treffe - mal wieder - auf Tom Vu. Dann ein Radler, der schiebt - ich erkundige mich, ob alles in Ordnung ist und stelle fest: es ist Stefan aus LG vom Campingplatz! Unglaublich! Er ist einigermaßen platt. Am folgenden Tag stürzt er leider zwischen Moffat und Edinburgh und muss dann aufgeben. In Moffat wird berichtet, dass bisher deutlich weniger Teilnehmer als erwartet durchgekommen sind, ein erster Indikator für die spätere Abbruchquote von ca 1/3.

Nach gerade mal 2h Pause in Pocklington sitzt Strohlfi bereits wieder auf dem Rad, besser wird es allerdings nicht. Karte laden und navigieren frisst schneller Strom als der Nabendynamo liefert. Der Versuch, sich an den immer weniger werdenden anderen Fahrern zu orientieren, klappt meist nur kurzfristig. Diese sind teils doch zu fix unterwegs oder fallen an jeder Steigung - von denen es hier mehr als genug gibt - zurück. Ein Ire schenkt Strohlfi schließlich sein wetterfestes Roadbook - also die Strecke als Serie von Abbiegehinweisen und Entfernungsangaben. Das ist an sich schon gewöhnungsbedürftig, aber um es im Dunkeln nutzen zu können braucht man Licht... Also schnell eingekauft und mit Kabelbinder und Taschenlampe eine Helmlampe gebastelt. Dieser Teil der Strecke hat viele Richtungsänderungen - sowohl horizontal als auch vertikal ;-), und Stunde um Stunde vergeht, ohne dass sich ein richtiger Rhythmus einstellt. Stefan hängt sich an einen "vielversprechenden" Franzosen, der fließend Französisch spricht und sonst nichts. Trotz Navi verfährt der sich allerdings ständig, stürzt dann beim missglückten Versuch, eine Steigung mit Schwung zu nehmen, gottseidank ist nichts passiert. Weiter, dann ein Klappern und Knirschen - was war das?? Da kommt der Franzose mit Stefans Handy an - nein!, nicht das auch noch!?! - mit zittrigen Fingern auf den home button gedrückt - puh, es scheint echt heile geblieben zu sein... Physisch und mental erschöpft wird schließlich gegen Mitternacht Barnard Castle erreicht.

Tag 3 / Dienstag



Ich lasse mich in Moffat um 3.30 wecken um ins Morgengrauen fahren zu können. Auch hier gibt es Porridge und Schinken ;-). Der Anstieg zum Devil's Beeftub ist gut zu fahren, moderate konstante Steigung. Es ist dichter Nebel oder regnet, so genau kann man das anfangs nicht sagen, später entscheide ich mich aber für Regen ;-). Nach 10km geht es zig km überwiegend leicht bergab. Hier sammle ich Wim auf, einen Bär, Holländer, der bei seiner letzten Teilnahme, LEL2001, die fünftbeste Zeit gefahren ist - Hut ab - aber Regen sei noch nie sein Ding gewesen. Wim wohnt in Yorkshire und ist Braumeister, ein ganz ruhiger Vertreter, und wir werden am Ende einiges vom Rückweg zusammen fahren. Zunächst laufen wir aber erstmal gemeinsam in Edinburgh ein, auch hier eine niegel-nagel-neue Schule mit markigen Sprüchen über Lernen und Durchhaltevermögen an den Wänden - wie passend. Ganz glauben, dass ich hier ankomme, konnte ich im Vorfeld nicht, jetzt habe ich es nach ca 49h geschafft. Leider ist es weder von

der Strecke (knapp) noch den Höhenmetern (deutlich) die Hälfte. Zum Glück weiß ich auch nichts davon, wie stark der Wind sich bemerkbar machen wird. Einige werden hier aussteigen - die Jungs von Welwyn sind seit knapp 2h hier und hören auch auf. Ich treffe zum letzten Mal auf Tom Vu, wir machen ein Photo. Ich warte einen prasselnden Schauer ab und mache mich dann - nachdem ich erfolglos nach Wim Ausschau halte - auf den Weg nach Süden.

Nach Edinburgh verlässt man schnell die Hauptstraßen und kommt in wenig befahrene Seitentäler. Es geht stetig bergauf, und tendenziell nach Südwesten. Das lässt sich gut feststellen, weil dann der Wind genau von vorn kommt ;-}. Ich treffe auf Werner aus dem Allgäu und Niels aus Stralsund. Niels ist mit Support-Fahrzeug und so ohne Gepäck unterwegs und hängt mich auf dem Anstiegen stets ab. Er beschwert sich über die Britischen Autofahrer, eine Ansicht, die ich im Verlauf des Rückwegs immer mehr teilen werde. Ein junges Schweizer Pärchen zieht vorbei, _die_ Gelegenheit, und wir donnern im Windschatten mit knapp 40 runter ins Tal nach Innerleithen. Hier soll es wohl Whiskey geben, aber ich bleibe bei Scotch Broth, einem gehaltvollen Eintopf.



Nach 4h Schlaf, aber nicht wirklich ausgeruht, nimmt Stefan am Morgen das Teesdale in Angriff. Navigation ist hier einfach, und endlich stellt sich so etwas wie ein Rhythmus ein. Allerdings kreisen die Gedanken wegen der fortgeschrittenen Zeit - noch knapp 1000km zu fahren und theoretisch 75h, praktisch bleibt aber deutlich weniger..

Als ich gegen Mittag in Innerleithen ankomme, läuft Stefan in Brampton ein; duschen, frische Klamotten, dann weiter nach Moffat. Man ist hier in Küstennähe. Was für mich abends nicht so spürbar war manifestiert sich hier als handfester Gegenwind, die schlechten Straßen machen das ganze auch nicht angenehmer. Jetzt auch noch ein Platten - Stefan bleibt nichts erspart, und es ist kaum möglich, die leichte Zuversicht vom Morgen aufrecht zu erhalten. Es sind immer mal Pausen nötig, in Lockerbie passt das Routesheet irgendwie nicht ganz zu den Gegebenheiten, noch ein Umweg. Nach 18 Uhr ist endlich Moffat erreicht. Und wieder weiter, alleine in die Dunkelheit, gegen den Wind auf Edinburgh zu...



Von Innerleithen fahren wir mittags zunächst als kleine Gruppe los, aber wir kommen bald auf einen längeren Abschnitt mit Split, der an meinem Mantel klebt. Außerdem habe ich das Gefühl, dass ich links "weich" trete... ich halte und stelle fest, dass sich die Kurbelschrauben gelockert haben, man gut, dass ich das rechtzeitig gemerkt habe. Die restliche Gruppe ist inzwischen über alle Berge, also wieder allein bergauf und gegen den Wind. Die Landschaft ist ganz spannend, kaum Verkehr, es fahren hier im Schottisch-

Englischen Hinterland eigentlich nur Laster der hiesigen Forstwirtschaft. An einem Anstieg überhole ich Martyn Wheeler vom Leicester Forest Cycling Club. Das wird dann auch das einzige Mal bleiben - Martyn ist schlaksiges Leichtgewicht und total nett und ich werde ihm später die letzten paar 100km nach London die Hügel rauf hinterher hecheln. Hier geht's ihm grad mal nicht so doll - wie schrieb doch einer der Organisatoren: *"gibt es eine höfliche Art zu sagen, dass LEL eine der härtesten Ausdauerprüfungen ist und es auf jeden Fall einen Zeitpunkt geben wird, an dem Du Dich absolut beschissen fühlst?"*. Wir heulen uns gegenseitig vor, dass man selbst bei einer "Abfahrt" mit voller Kraft gerade mal 25km/h erreicht. Wie so oft ziehen sich auch hier die letzten km vor der Kontrolle, ich versuche, einen niedergeschlagen daher rollenden Italiener aufzumuntern. Dann endlich Eskdalemuir, es ist 15.30. Mit Mobilnetz ist hier nix zu wollen, aber BT hat einen Hotspot, in den ich mich einkaufe, will ja hören, was mit Stefan ist. Von zuhause und der Rot-Gold whatsapp Gruppe gibt es virtuelle Streicheleinheiten, das tut gut. Hier in Eskdalemuir, das bei den zahlreichen Deutschen immer irgendeine Verbindung zu "Excalibur" zu haben scheint, hole ich Wim und Werner wieder ein. Mit einem weiteren dynamischen Holländer machen wir uns auf den Weg nach Brampton. Eigentlich wollen wir uns abwechseln, aber meistens ist Wim vorn. Unsere Gruppe wächst nach und nach, es wird hektischer und unordentlich, so dass ich irgendwann anhalte; in Schottland hatte ich ein Thermotrikot an, jetzt wird es deutlich wärmer und der Kleidungswechsel bietet eine willkommene Ausrede. Als ich meinen Weg allein fortsetze, merke ich deutlich, dass es jetzt doch irgendwie mühsam wird, und ich bin froh, als ich gegen 18 Uhr wieder in Brampton einrolle. Ich bin jetzt auch ziemlich müde, stelle beim Essen meine Kaffeetasche auf dem Tellerrand ab usw... Aber jetzt schon anhalten hieße durch die Nacht fahren, und das will ich vermeiden.

Ungefähr zur selben Zeit wie Stefan nach Edinburgh breche ich also mit Wim nach Barnard Castle auf. Die Rechnung, dass zum Abend hin der Wind über die Pennines nachlässt, geht einigermaßen auf, trotzdem kämpfe ich auf dem Anstieg zum höchsten Punkt Yad Moss. Wim und Uwe Krohne, den wir zwischenzeitlich getroffen haben, fahren mir nach und nach weg, dann taucht am Straßenrand ein Campervan auf - "Tea, Coffee, flapjacks": Drew Buck hat sich hier aufgebaut und verpflegt ganz selbstlos die vorbeiziehenden Radler, weil ihm das mehrfach bei PBP widerfahren ist. Super! Die Pause tut



mir gut, und bald sausen wir auf der anderen Seite nach Middleton. Es wird dunkel, und ich habe trotz zusätzlicher Helmlampe Mühe, in dem Schattenspiel von Bäumen und Radlampen die Straße zu verfolgen. Beinahe muss ein Kaninchen dran glauben (hinterher hört man, dass sich jemand beim Zusammenstoß mit einem Dachs schwer verletzt). Heilfroh bin ich, als wir 23.30 ohne Zwischenfall in Barnard Castle ankommen. Weiter geht jetzt nicht, ich muss erstmal schlafen. Ein Knie hat angefangen zu schmerzen, und ich bekomme per Ferndiagnose Hinweise über whatsapp - die Unterstützung der Rot-Gold Gruppe und von zuhause ist wirklich genial und hilft durch viele Motivationstaler.

Tag 4 / Mittwoch

Deutlich nach Mitternacht kommt Stefan in Edinburgh an. Seit dem Morgen fährt er der Sollzeit hinterher und macht aufgrund der mühsamen Umstände auch keine Zeit gut. Seit Brampton steht das Defizit bei gut 2h und nach 250km Alleinfahrt muss jetzt auch eine längere Pause her. Das wird dazu führen, dass der Support bei den folgenden Kontrollen weiter abnimmt, und die Strecke wird ja auch nicht einfacher. Viel schwerer wiegt allerdings, dass die Rückreise gefährdet wird, schließlich trägt Stefan am Ende die Hauptverantwortung, uns am Freitag wieder möglichst sicher stundenlang durch Europa zu kutschieren... Den ganzen Tag haben diese Gedanken schon gekreist und die Enttäuschung ist riesig. Am Ende siegen dann in Edinburgh Verantwortungsbewusstsein und Vernunft.

Stefan steigt aus. Ein Jungspund erklärt Stefan in Edinburgh erst den Weg zum Bahnhof, und geleitet ihn dann aber einfach auf dem besten Weg dorthin. Am Bahnhof tritt Stefan Dave, der ihn quasi in Empfang nimmt und betreut, bis er sicher samt Rad mit der richtigen Fahrkarte und einem Getränk ausgestattet im Zug nach London sitzt. Auch das ist LEL.

Ich lasse mich nach 3.5h wecken, Wim ist auch dabei. Kurz nach 4 machen wir uns im Morgengrauen wieder auf den Weg. Der Himmel leuchtet rot. Ohne viele Worte, km um km, dann fallen die 1000. In Thirsk schließt sich uns ein anderer Holländer an, Wijnord, total sympathischer, ruhiger Vertreter, der schon Highland & Glens gefahren ist, den kann also so leicht nichts erschüttern. Auf dem Rückweg sind die Wellen noch ausgeprägter, und wir befinden uns jetzt voll im wochentäglichen Berufsverkehr. Für Engländer sind Radfahrer auf der Straße offensichtlich ungewöhnlich, und ich habe noch nie so viele Beinahe-Zusammenstöße erlebt. Hinter Castle Howard dreht der Track nach Süden ein, und jetzt kämpfen wir auch noch gegen den Wind. Mittags sind wir in Pocklington. Hier mampfe ich mit Heißhunger soviel Pommes, Schinken und Ei, dass ich danach kaum das Rad bewegen kann, bei der nächsten Kontrolle wird Wim mich einigermaßen vorwurfsvoll daran erinnern. Je näher die Humber kommt desto flacher desto stärker der Wind. Die Humber Bridge ist zum Glück offen, bei zuviel Wind wird sie gesperrt und wir hätten einen kilometerweiten Umweg fahren müssen. Wir werden vom "Spanish Train" eingeholt, ein halbes Dutzend spanischer Leichtgewichte, an die wir uns hängen. Wir versuchen unsere Vorstellung von Gruppelfahren umzusetzen, aber der Stil ist sagen wir mal unkonventionell, und nachdem einer der Spanier bei einem Überholmanöver beinahe unter einem Laster landet, setze ich mich mit Wim wieder ab. Gegen 18 Uhr sind wir in Louth, die letzten knapp 100km haben 6h "gekostet"!



Wir treffen in Louth wieder auf Uwe, ein Glücksfall, weil er eine Gruppe organisiert, um gegen den Wind nach Spalding zu fahren und uns dazu einlädt. Wim könnte wohl eine längere Pause gebrauchen, aber die Chance wollen wir uns nicht entgehen lassen, also los. Gut 10 Mann sind wir, überwiegend Deutsche, aber Martyn Wheeler und ein Kumpel sind dabei, Wim natürlich. In den Wolds merkt man es bedingt, aber je flacher es wird, desto mehr Nutzen bietet die große Gruppe, und auch wenn sich Martyn am Ende etwas mockiert, so ist die typisch deutsche "Pedanterie" was Wechsel angeht doch einigermaßen hilfreich. Ich merke, dass Wim zunehmend zu kämpfen hat und nehme ihn aus der Führungsarbeit raus, was bei einem besonders pedantischen Kollegen zwar Murren hervorruft aber egal. Gegen 23 Uhr sind wir in Spalding, das hätten wir allein oder zu 2t nie geschafft. In Spalding serviert ein besonders gut gelaunter Koch leckeren Milchreis. Wir beraten - auf den Fens flaut der Wind tendenziell nachts ab.... 3-4 von uns beschließen also, um halb 3 weiterzufahren. Wim wird leider nicht mitkommen, er hat die letzten km gerade so im Autopilot bewältigt.

Tag 5 / Donnerstag

Nach 2.5h werde ich geweckt - trotzdem ich 20min vorher auf Toilette musste, war ich wieder fest eingeschlafen. Im Speisesaal sind wir erstmal zu dritt - Martyn, ein Martin aus FFM und ich. Das ist eigentlich 'n bisschen wenig... dann stellt Martyn irgendwie den Kontakt zu Gina und Michelle her. Gina ist Lokalmatadorin und bereitet sich auf RAM (Race across America) vor, die ist fit. Michelle war es ähnlich wie Stefan ergangen; nachdem sie an 2 Kontrollen mangels Platz abgewiesen worden war, hatte sie sich an den Straßenrand gelegt und war dann mit Unterkühlung ins Krankenhaus gekommen.

Wie sie es in der Zeit dann nach Spalding geschafft hat, ist mir ein Rätsel, Schlaf kann jedenfalls kaum dabei gewesen sein. So machen wir uns also zu fünft auf in die nieselige Nacht. Die Wechsel klappen gut. Nach einer Weile lesen wir Igor auf, einen Russen, dessen Englisch sich auf "Trump is idiot" beschränkt. Zu sechst klappt das super, die Wechsel verlaufen flüssig und regelmäßig, wie ein Uhrwerk surren wir auf St Ives zu. Wir tauschen die Paare immer mal durch. Gina meint, dies wäre für sie bisher der beste Abschnitt von LEL. Nach 2/3 fängt Martin aus FFM an einzubrechen, Sekundenschlaf auf dem Rad, das volle Programm. Ich komme nicht umhin, mich an den Vorabend zu erinnern, da war es nämlich just dieser Martin, der sich darüber beschwerte, dass Wim nicht seinen Anteil an der Führungsarbeit übernommen hat... Kleine Sünden... Die letzten km rollen wir gemächlich dahin, als wir gegen 6 in St Ives ankommen, verschwindet FFM-Martin dann auch sofort im Bettenlager.



Viertel vor 7 legen Martyn, die Frauen und ich wieder los, und Martyn erkundigt sich nach meinem Zeitlimit. Eine 2 Tage vor dem Start etablierte Erweiterung um 4-5km hat zu einer "Gutschrift" von 25min geführt, so dass meine Zeitvorgabe also 11:55 ist. Ich hatte das ganze schon längst abgeschrieben, aber jetzt fangen wir an zu rechnen... 120km in 5h bedeutet einen 24er Schnitt... das müsste doch zu schaffen sein... Die Mädels wollen es eher ruhig angehen lassen, sie sind auch gut in der Zeit. Insgeheim weiß ich zwar, dass ich seit dem ersten Tag

immer unter diesem Schnitt geblieben bin, und dass ich jetzt nicht nur 1300km in den Beinen habe, sondern wir auch noch gegen den Wind fahren, dass mein Knie weh tut und inzwischen auch mein rechter Knöchel, aber: "what the heck"! Und so nimmt die abenteuerlichste Fahrt meines Lebens nochmal eine Wendung, und wir strampeln los. Inzwischen sind wir in Cambridge, im Berufsverkehr, was das soll wissen die Götter. Ich versuche an Martyn dran zu bleiben und haue voll in ein Schlagloch - Schlangenbiss... Martyn hat's gar nicht gemerkt, aber ein anderer Teilnehmer fährt hinter ihm her und gibt ihm Bescheid. Tatsächlich kommt er zurück und hilft mir, dann also weiter, Augen zu und durch, endlich raus aus der Stadt. Wie besessen jagen wir die Hügel rauf und runter, und ich meine, nicht mal mehr die nächsten 10km bei dem Tempo durchstehen zu können, geschweige denn 100. Bei den Abfahrten macht Martyn in meinem Windschatten ab und zu Pause, ansonsten fliegt er vor mir die Hügel hoch, oft so weit im Voraus, dass es mir bis auf frustig zusammengegebissene Zähne gar nichts bringt, aber jedes mal kommen wir wieder zusammen und donnern weiter.

Halb 10 sind wir an der letzten Kontrolle in Great Easton - sollte es echt noch klappen? Ich vergeude wertvolle Minuten, um mir noch ein Schinkenbrot zu besorgen, dann jagen wir wieder die Straße entlang. Wir müssen direkt am Perimeter von London Stansted vorbei gekommen sein, habe ich nicht gemerkt. Immer wieder der Blick zur Uhr, Schnitt ausrechnen, es passt genau. Bei einer Abfahrt fliegt mein Spiegel weg - sch.. drauf, dafür ist keine Zeit. Wir überqueren die M25, Martyn ruft "*ich bin alle, fahr!, fahr!*", dann klebe ich am nächsten Anstieg und er kommt von hinten wieder angerauscht. 5km noch, gut 10 Minuten, das klappt nicht, und weiter, weiter, im Trance in Loughton auf der Chester Road "*go, Martin, go!*", über 32, 34km/h, mir schießen nicht zum ersten Mal die Tränen, kurz noch auf die Querstraße vor dem Parkplatz geachtet, da ist das Ziel, und **RUMMMS....**

... ich fahre stumpf auf eine unmarkierte, in den Asphalt eingelassene Verkehrsberuhigungsschwelle und steige im hohen Bogen über den Lenker ab, lande auf dem Rücken, schrappe den Asphalt entlang, der Helm schlägt auf, das Rad fliegt. Oh je... Es tut weh, aber ich kann aufstehen, auch gehen. Meine Beine zittern. Mein Ellenbogen blutet, ich hebe mein Rad auf, Martyn ist da, ein Helfer, Stefan. Schulterklopfen, mal eben stehen, Tränen. Wir werden zur Kontrolle gescheucht. Ich werde um 11:59 gescan't, aber ein ganzer Trupp erklärt, dass ich schon minutenlang auf dem Gelände bin. Das passt. Unglaublich! Geschafft!!



Ich brauche erstmal ein paar Minuten, liege mir mit Stefan und Martyn abwechselnd in den Armen. Ich rolle zum Campingplatz, um zu Duschen, kehre dann wieder zurück, um Wim in Empfang zu nehmen. Wim, Martyn, der Spanish Train und ich sitzen noch lange zusammen, alle zu müde um sich aufzuraffen. Auf dem Campingplatz treffe ich noch Stefan und Niels.

Nachlese

Am nächsten Morgen holt Stefan mich um halb 8 ab, ohne Probleme kommen wir wieder zurück nach Dover. Ein letztes Foto mit den Kreidefelsen, wir liegen schlafend an Deck. In und um Antwerpen Stau, letztendlich sind wir gegen halb 11 zuhause. Die Kinder haben ein tolles Finisher-Plakat gemacht, wieder Tränen in den Augen. Ich hätte ganz sicher diese Strecke nicht mehr fahren können, aber Stefan bringt uns sicher nach Hause.

Ich habe mir ordentlich die Rippen geprellt, aufgrund der doch recht starken Schmerzen, die ich am Tag davor gar nicht so wahrgenommen hatte, fahre ich sicherheitshalber nochmal ins Krankenhaus, es ist aber soweit – meinem Alter entsprechend :-} - alles ok.



Und jetzt? Inzwischen ist das Gefühl in den Händen fast wieder hergestellt, mein Knöchel kaum noch geschwollen, auf der Seite liegen geht noch nicht. So langsam bekomme ich auch meinen Heißhunger wieder in den Griff. Radfahren macht schon wieder Spaß :-). Nach den Erzählungen möchte ich mich doch mal auf PBP einlassen. Wim meldet sich, er will nächstes Jahr HBK fahren.

Die Antwort ist immer irgendwie ja!