

LEL 2022

ERLEBNISBERICHT VON MARC GREWE

Den Werbepreis der Audax UK habe ich links liegen gelassen. Zu tief saß noch die Erinnerung an die Nächte mit viel zu wenig Schlaf, infolgedessen quälende Fahrten bei Tage und natürlich der stürmische Wind, der uns während der 2017er-Ausgabe der Langstreckenfahrt London-Edinburgh-London auf den flachen "Fens" entgegenschlug und ein Fortkommen fast unmöglich machte. Auf den letzten Etappen dominierten Schmerzen in den Patella- und Achillessehnen und die Erlösung kam erst mit der Zielankunft nach gut 87 Stunden Fahrt. Insofern blickte ich zwar mit Stolz auf das Erreichte zurück. Als ich aber 2019 im Anmeldebereich der Traditionsveranstaltung Paris-Brest-Paris dem Werbepreis der Audax UK für die LEL 2021 begegnete, schenkte ich ihnen nur die kalte Schulter. Außerdem haben sie die Strecke nochmal um 100 km verlängert – verrückt!

Tja. Und dann habe ich die etwas einfachere (und mit 1 240 km deutlich kürzere) Strecke bei Paris-Brest-Paris ganz gut und überwiegend schmerzarm bezwungen. Dann kam der Corona-Lockdown und damit auch ein weiteres Jahr, die Wunden heilen zu lassen. Denn mittlerweile hieß es LEL 2022.

Und so finde ich mich im August 2022 doch wieder an der Davenant Foundation School im Londoner Vorort Debden zur Registrierung für die LEL wieder. Ich muss sogar den Vorwurf des Vorsatzes gelten lassen, da mir Ina als freiwillige Helferin meinen Startplatz gesichert hat. Ich muss es wohl also wirklich wieder wollen. Obendrein habe ich den optionalen Startort in der Londoner Innenstadt gewählt, wodurch die Strecke für mich nochmal um 42 km länger wird (inkl. Anfahrt mit dem Rad).



Fantastisches Titelbild der LEL Facebook-Gruppe, welches gleich mehrere Aspekte der Fahrt repräsentiert: Tolle Aussichten, Fahrt bei Tage und bei Nacht und natürlich SLOW.

Um den 6:00 Uhr-Start zu erreichen, breche ich am Sonntag, den 7. August um 4:30 Uhr vom Campingplatz in Debden nach London auf. Gelohnt hat sich das nicht wirklich, da die Route - anstatt an Sehenswürdigkeiten vorbei - überwiegend über Ampelkreuzungen (rot) und durch Industriegebiete nach Norden führt. Wie immer, wenn alle Fahrer frisch und motiviert sind, prescht die Gruppe in viel zu hohem Tempo vor. Solange es flach bleibt, lasse ich mir das gefallen und ziehe im Windschatten mit. Sobald aber die Wellen beginnen, lasse ich mich zurückfallen, anstatt im Wiegetritt die ersten Anhöhen wegzudrücken. Einige Fahrer, die so vor mir hinter den Wellen und Kurven verschwunden sind, werde ich später wieder sehen. Von nun an lese ich Startnummern aus den insgesamt 48 Startblöcken – die letzten starteten um 15:00 Uhr.



An der Guildhall Art Gallery gab es die nobelsten Pissoirs der gesamten Tour.

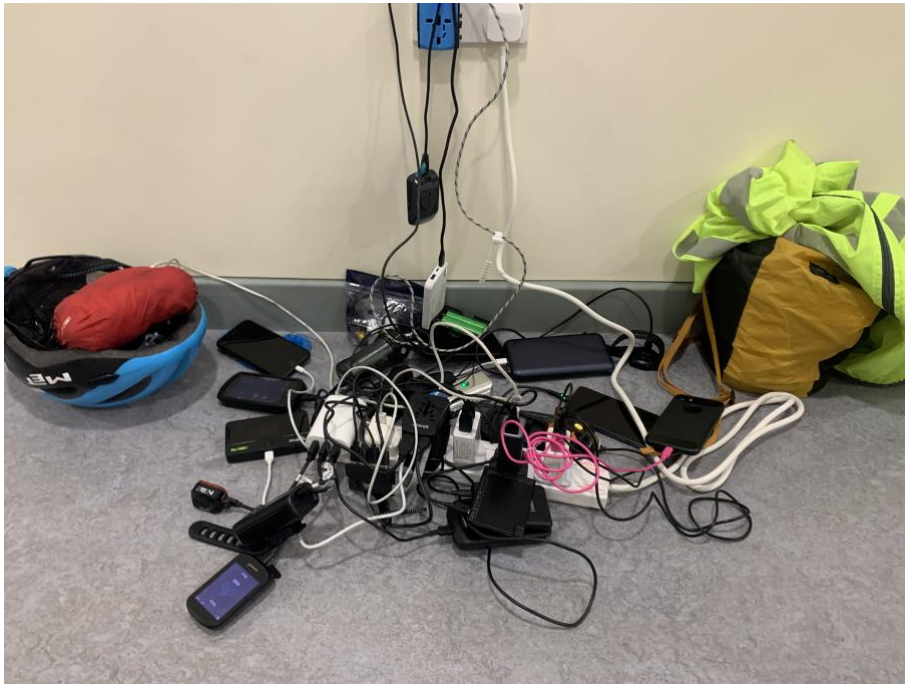
Ich muss wohl in den vergangenen Tagen nicht ausreichend geschlafen oder zu lang im Auto gesessen haben, denn meinen ersten "Hänger" habe ich schon am ersten Tag. Wenn man die Fahrt zwar gut begonnen hat, aber quasi dennoch alles noch vor sich hat. Wenn man schon jetzt von später Gestarteten überholt wird und wenn das erste Mal Langeweile aufkommt – und sogar müde wird, dann schmilzt der anfängliche Enthusiasmus plötzlich dahin und macht ersten Zweifeln platz. Folglich setze ich mich nach einer Pinkelpause auch gleich an einen Weidezaun und schlafe etwas ...

Am ersten Abend erreiche ich die beeindruckende Humber Bridge und damit auch die Kontrollstation in Hessle, in der Ina Dienst tut. Ich bleibe aber nicht lang und fahre noch eine Station weiter nach Malton, ehe ich mich Schlafen lege.



Die Humber Bridge führt über die Kloake Englands: 25% der Abwässer Englands landen hier.

Ich bin zu diesem Zeitpunkt etwas besorgt, da meine Verdauung nicht gut und auch mein Magen verstimmt ist. Ich vermute die Milch an der ersten Kontrollstation als Ursache und beschließe, Laktoseprodukte für den Rest der Fahrt zu meiden. Ein paar mal wird mich noch Apple-Crumble with Custard in Versuchung führen, infolgedessen ich mir einbildete, auch etwas Schwierigkeiten zu haben. Aber im Großen und Ganzen geht es meinen Innereien im Folgenden doch wieder ganz gut.



Wenn sie sich unbeobachtet fühlen, sammeln sich mobile Geräte um Steckdosen zum Abfeiern

Der Weckdienst ist gebeten, mich um 4 Uhr zu wecken. Aber schon um 3 Uhr habe ich genug vom Geschnarche, Gefurze und Türenklapper um mich herum und stehe vorzeitig auf (Tipp: vernünftige Ohrenstöpsel mitbringen). Die früh-morgendliche Etappe nach Brampton wartet mit Unerwartetem auf. So finde ich mich zwar pünktlich zum Sonnenaufgang auf einer Anhöhe der Howardian Hills wieder und werde mit fantastischen An- und Ausblicken belohnt. Der Weg dahin führt jedoch über eine Reihe von Anstiegen jenseits der 14%. Unausgeruht und mit Gepäck ist das in etwa so, als würde man Wände hinauffahren. Hier werde ich auch das letzte Mal auf der Strecke überholt: von drei jungen Fahrern mit rasierten, langen Beinen und minimalen Gepäck. Ich sehe sie nicht mehr wieder.



Hart erkämpfter Sonnenaufgang auf den Howardian Hills

Die anschließende Etappe hat es wirklich in sich. Wo es bis vor zwei Wochen noch fordernd, aber mit moderater Steigung über den Yad Moss als höchstem Punkt der Strecke über die Northern Pennines (an area of outstanding natural beauty) ging, musste wegen Bauarbeiten kurzerhand eine Alternative her. Und die führt gleich über zwei Gipfel mit mehreren 100 Höhenmetern Anstieg und Steigungen dauerhaft oberhalb der 12% — zum Gipfel hin berichtet das Garmin 15% und einige Fahrer schieben ihr Rad. Die Abfahrt mit bis zu 18% Gefälle ist steil und fordert das Vertrauen in die Bremsen heraus. Erst später realisiere ich, dass uns der Rückweg nicht nur wieder über dieselben Gipfel führen sollte, sondern dass der noch steilere Abstieg dann zum Anstieg werden wird. Spätestens hier wird klar, dass diese Ausgabe der LEL deutlich härter ist als noch 2017. Infolgedessen beschließe ich zusammen mit Bastian in der abendlichen Kontrollstelle in Moffat, dass wir uns mehr Zeit zum Ausruhen nehmen werden. Das zuvor gesteckte Ziel, unter 100 h zurück im Ziel zu sein, wird aufgegeben, es befand sich ohnehin nie auf der offiziellen Agenda.

Einschub Bastian: Radkollege, den ich auf zwei der vorangegangenen Vorbereitungsfahrten kennengelernt habe. Begonnen hat die Zweisamkeit zufällig mit einer gemeinsamen Nudelmahlzeit in Trier bei km 225 der 600-er Fahrt. Unsere Ähnlichkeit im Tempo und Fahrstil führte uns auch auf der folgenden 400er Fahrt ab km 100 zusammen. Nun begegnen wir uns in Moffat wieder und beschließen am kommenden Morgen ab 4 Uhr gemeinsam aufzubrechen. Zu zweit

brauchen einige Dinge länger — gemeinsame Abfahrten, warten (und helfen!), z. B. wenn die Tubeless-Reifen noch nicht ganz dicht halten oder eine Ersatzschraube für das Pedalcleat montiert werden muss (wtf!?!); anhalten wenn einer Pinkeln muss und der andere 100 m später beschließt doch noch die Knielinge anzuziehen oder um die Telefonzelle am Wegesrand zu fotografieren. Aber man kann sich auch gegenseitig ziehen, wenn der der Eine Magenprobleme oder der Andere einfach keine Lust mehr hat. Da offenbar unser beiderseitiger Unterhaltungsanspruch während der Fahrt ausgesprochen niedrig ist und jeder für sich bleibt, klappt es wohl mit uns ganz gut.



Schottland! Von nun an gibt es Whisky an den Kontrollen (manchmal).

Nördlich von Edinburgh (in Dunfermline) liegt der Wendepunkt der Tour (dieses war die frühzeitig vorgesehene Streckenverlängerung, die mich 2019 noch abschreckte). Der Rückweg durch Edinburgh ist leider nüchtern und von Baustellen geprägt. Und da Bastian noch nie in Edinburgh war, schieben wir uns durch das Besuchergedränge bis in das Edinburgh Castle vor und essen ein Eis. Zeit spielt ja von nun an keine so wichtige Rolle mehr. Tatsächlich sind wir zwischen den Kontrollen schneller als die meisten anderen. Auf jedem Abschnitt überholen wir etwa 5 bis 10 Fahrer ohne selbst überholt zu werden. Dabei überholen wir übrigens dieselben Fahrer meist öfters, wenn diese an den nachfolgenden Kontrollen kürzere Pausen gemacht haben. Und obwohl wir vergleichsweise lange Schlaf- und Essenspausen zelebrierten, sind wir auf der zweiten Hälfte der Fahrt unter den ersten 120 Fahrern, die

südwärts unterwegs sind, von denen einige aber auch schon vorzeitig umgekehrt waren. Infolgedessen werden die Fahrradständer an den Kontrollen bei unserer Ankunft zusehends leerer (noch in Erwartung der meisten Fahrer). Die mittlerweile einsetzende Hitze deutlich über 30°C im Schatten tut ihr übriges, das Fahrerfeld weiter auseinander zu ziehen.

Zurück an der Kontrolle in Malton sind wir anfänglich fast allein. Wir beobachten, dass die Vegetation langsam wieder braun wird: die (zweite) Hitzewelle hat den Süden Englands ganz schön ausgetrocknet und die sonst grünen Wiesen in strohfarbene, staubige Flächen verwandelt. Auch der Rest der Vegetation leidet sichtbar. Schottland hat es bislang noch nicht ganz so hart getroffen und die Straßenränder waren dort erfrischend grün.



Irgendwo in Great Britain.

Weiter führt uns der Weg über Hessle (Hallo Ina!) und die letzten Berge bis nach Louth, unserer letzten der insgesamt vier Übernachtungsstationen entlang der Strecke. Im nachfolgenden Boston bilden wir am nächsten Morgen ein Team mit weiteren Fahrern, um etwas leichter über die Fens zu kommen, die sich über die folgenden 75 km ohne jeden Höhenmeter vor uns erstrecken. Und da zu diesem Zeitpunkt an diesem Ort eher starke Fahrer sind, kommt, was kommen musste: im Kreisel gegen den Fahrtwind bestreiten wir die etwa 90 km bis nach St. Ives mit einem knapp 30er Schritt, wobei es im Flachen und ohne Verkehr schon

mit 36 km/h rollte (so es der Fahrbelag zuließ — ich fang hier nicht an, über die verschiedenen Qualitäten schlechter britischer Straßenbeläge zu lamentieren).



Der St. Ives Express (durch die Fens). Rechts Bastian, 2.v.r.: der Niederländer mit freundlichem aber vorlautem Mundwerk über die Temperatur seines Bieres (s. u.).

Die letzten Etappen der Tour führen uns über Cambridge, wo wir einen Kumpel abpassen, der dort studiert (wie cool ist das denn?) Er führt uns ein wenig durch das Labyrinth der altertümlichen Universitätsstadt mit ihren historischen Colleges, ehe es unter der mittlerweile sengenden Hitze zur letzten Kontrolle nach Great Easton geht. Dies verdient Erwähnung, als dass ich bereits sehr gelitten war, als ich bereits 2017 diese Räume betrat. Dieses Mal hatten wir keinen Sturm, nicht einmal einen Tropfen Regen, aber die Strecke war länger und härter als alles andere (so geäußert von einem erfahrenerem Mitfahrer) und statt Wind machte uns dieses Mal die Hitze zu schaffen. Dennoch geht es mir: gut. Ich habe keine Sehnenbeschwerden wie beim letzten Mal. Auch auf dem Sattel sitzt es sich noch ganz OK: durch die Trockenheit kommt es zu weniger Scheuerstellen. Die Sitzcreme, vom ersten Tag in derselben Hose zusammengetragen, leistet das Übrige.

Vom "Stalldrang" (rephrased by courtesy of DZ from B.) getrieben, drücken wir noch mal ordentlich auf die Pedale um die letzten Kilometer zum Ziel zu überwinden. Der Landschaft ist nichts mehr abzugewinnen

— nur dem Tacho, der quälend langsam die Kilometer addiert. Und dann ist es plötzlich so weit: durch eine weitere Baustelle (natürlich!) ist die Strecke etwa 2,5 km früher zu Ende. Der Streckenposten applaudiert und weist uns durch den Hintereingang auf das Schulgelände. Dort nochmal kurzer, routinemäßiger, aber doch ehrlicher Begrüßungsapplaus, der letzte Stempel und die Medaille - und danach nur noch Grinsen. Plötzlich schrumpfen die vergangenen 106 Stunden auf ein Häufchen Erinnerung zusammen. Ja, es war hart. Es war heiß. Und es war steil! Aber die Runde durch Schottland entbehrt landschaftlich für so Vieles. Und am Ende bleibt der Stolz es trotz aller Widrigkeiten geschafft zu haben — und dies sogar ziemlich gut. Und die Extra-Kilometer zur früh-morgendlichen Anfahrt zum Londoner Start sind schon längst vergessen. Im Gegenteil: Bastian, der ein Hotel in London gebucht hat und zum Londoner Start lächelnd schlendern konnte, muss nun eben diese Strecke noch zurück radeln. Ich dagegen habe meinen Campingkühlschrank nun schon fast in Reichweite.



Finisher-Foto mit Bastian und mir. Und nein: Bastian ist nicht mit dem hellgrünen Faltrad unterwegs gewesen – das war jemand anders.

Der Rest geht schnell auf der Entspannungskurve des Adrenalins: Fotos machen, mit Mitfahrern quatschen, zum Campingplatz, vom Holländer zum “bestimmt kalten Bier” einladen lassen, dass sich dann wegen eines Kühlschranksdefektes doch als lauwarm erwies (wohingegen unser Kühlschrank dank Solarzelle einsam, aber zuverlässig mein Begrüßungsgetränk bereithielt). Zu müde, um zu Abend zu essen. Ina

kommt in der Nacht gegen halb zwei aus der abgebauten Kontrolle in Hesse zurück und hat ihre ganz eigene Geschichte zu erzählen.

What's next? 2025 soll die nächste Austragung regulär wieder stattfinden. Im November beginnen bereits die Vorbereitungen. Wir haben die Idee eronnen, gemeinsam mit einem Tandem zu starten. Wir sind bisher noch nie Tandem gefahren. Witzig wär's schon....

NOCH EIN PAAR ZAHLEN ZUM SCHLUSS:

Gesamtzahl der Starter (Corona-bereinigt): 1548, davon haben 940 (60%) das Ziel erreicht (aber nicht unbedingt die Gesamtstrecke abgefahren).

1 554 km (+23 km Anfahrt) mit etwa 13 800 hm bis 15,200 hm (je nach Aufzeichnung) in insgesamt 106:41 Stunden (das Zeitlimit lag bei 128:20 h), davon 68 h in Bewegung. Das entspricht einem Schnitt von knapp 23 km/h in Bewegung, 14,6 km/h über alles. Vier Übernachtungen mit etwa 15 Stunden Schlaf sind eher komfortabel. Im Ziel waren wir unter den ersten 120 Ankömmlingen (das entspricht nicht einer Platzierung!). Einige Kontrollen und der Zielbereich waren noch viele Stunden über dem Zeitlimit geöffnet. Einige (sehr) wenige Fahrer waren noch zwei Tage nach Zielschluss unterwegs.

Und zuallerletzt: das Wort, das einem am häufigsten begegnete, ist SLOW: überall auf der Insel, vor Kurven und Bergkuppen wiederholt auf die Straßen gepinselt, scheint sich dennoch keiner daran zu halten. Ein Mitfahrer erwiderte, er wisse ja, dass er nicht schnell sei, dies aber in dieser Häufigkeit vorgehalten zu bekommen, habe er doch als "rude" empfunden.



Das Höhenprofil der Tour auf der Medaille. Die beiden höchsten Spitzen sind durch je zwei ähnlich hohe Spitzen bei gleicher Strecke zu ersetzen – und sind dementsprechend steiler!