

RIDERS OF THE STORM

Der Ultramarathon

London - Edinburgh - London
2025

1540 km

wird zur LEGENDE der

Radsportgeschichte

Dipl.-Biol. Doris Zimmer
Krokholm 13
24860 Böklund

© Doris Zimmer



Der Ultramarathon London Edinburgh London 2025 wird zur LEGENDE der Radsportgeschichte.

1540 km Rennradstrecke in maximal 128 h: Ich bin im Sommer zum Ultra-Marathon London – Edinburgh – London angetreten., vom 3.8. bis zum 8.8.2025.

London – Edinburgh – London bzw. LEL gehört zusammen mit Paris – Brest – Paris zu den zwei berühmtesten Langstrecken – Events für die Rennradfahrszene, er steht alle vier Jahre auf dem Weltkalender der Randonneure. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen kommen aus der ganzen Welt angereist und stellen sich der extremen Herausforderung. Durch Wind und Wetter und steilste

Anstiege im Gebirge, die gewaltige Strecke am Stück zu fahren mit nur kurzen Schlaf- und Essenspausen. Fast unvorstellbar.

Ende 2023 gab es eine erste Verlosung von Startplätzen, auf die mich der Radkollege Thomas Ballay aufmerksam machte. Er hatte als einer der wenigen Deutschen Glück und bekam die Zusage, ich musste auf die reguläre Anmeldung warten.

Anfang 2025 war es dann so weit. Zur zweiten Verlosungsrunde wurde gleich mitgewarnt, die Startplätze seien begehrt und viele sollten sich auf Absagen einstellen. Und dann hatte ich einen Volltreffer! Dabei. Unglaublich. Es ging wieder nach England. Ich war ja schon im Vorjahr LEJOG gefahren, die legendäre Strecke von Land's End in Cornwall nach John o'Groats in Schottland, als Solo-Fahrt. Pure Vorfreude auf ein weiteres Abenteuer in Grossbritannien.

Die Strecke war vom LEL Team vorgeplant für etwa zwei Drittel in England, sowie ein Drittel Fahrt in Schottland bis nach Dalkeith bei Edinburgh, den Umkehrpunkt.

Mein Startpunkt war in Writtle am College, ca. 50 km nordöstlich von London gelegen, Startzeit 4.45 Uhr, meine Rider Number D44. Es sollten 21 Kontrollstellen angefahren werden zum stempeln. Die Hauptkontrollen waren in Schulen und Sportstätten, ausgerüstet mit Verpflegung und jeweils warmem Essen, Getränken, Schlafmöglichkeiten, Duschen, Arzt und Mechaniker.

Zwischen den Hauptstationen gab es dazu einige Pop-up Stationen, zumeist in lokalen Villagehalls von kleineren Dörfern, mit Verpflegung, dann gegen cash oder card.



Als Vorbereitung hatte ich die ARA Super Randonneur Serie (ARA, Audax Randonneurs Allemagne) ab Kiel- Schönkirchen unter Carsten Schwarzer im Frühjahr 2025 gefahren. Die 200 km Strecke um die Schlei noch mit übler Erkältung, auf der 300 km Fahrt mit Umkehrpunkt Schwerin gab ich meinen Reserveschaltzug für einen Notfall ab, die 400 km Strecke ging in

Nieselregen durch die Nacht über Bad Bramstedt und schliesslich war auf der 600 km Strecke fast die gesamte Fahrt über schüttender Starkregen über Fehmarn nach Dänemark, die grosse Runde um Seeland und über die Fähre wieder zurück mit Zielpunkt in Schönkirchen. Zum Schluss sass ich nur noch lachend auf dem Rad, denn das Wasser kam eimerweise von oben, von unten und durch dicht vorbeifahrende Autos auch von der Seite geschüttet. Ein Fall für Schwimmhäute. Von 35 Startern schafften es insgesamt nur 10 völlig durchnässt ins Ziel, ich war dabei. Meine Pumpe hatte ich unterwegs zusätzlich für einen Notfall verschenkt.

Durch ein arbeitsreiches Frühjahr fehlte mir die Zeit für eine Gebirgsvorbereitung und im Juli fuhr ich daher kurzentschlossen meine jährliche Skagentour mit dem Gravelbike, ca. 1200 km hin und zurück zum Skagerrak als Zeltgepäcktraining. Mit Übernachtung im Shelter oder Zelt, und dem immer wieder spektakulären Ausflug nach Grenen an die Spitze Dänemarks, wo die Wellen aus Nord- und Ostsee aneinanderschlagen. Mit sonstigen Privatfahrten hatte ich damit im Vorfeld ca. 10.000 Radkilometer auf dem Navi.

Parallel liefen in Grossbritannien die intensiven Vorbereitungen für das Mega Event. Immer wieder kamen Warnungen durch zu den Strassenverhältnissen und tatsächlich wurden sogar die schlimmsten Schlaglochstrecken per Rad abkartiert und ggf. geändert oder sogar einige Stellen repariert. Es wurde empfohlen, vor allem nachts nicht komplett linksbündig zu fahren, sondern mit Abstand vom oft abfallenden, abgebrochenen und gefährlichen Strassenrand.

Mein Rad war vorbereitet, direkt vor der Tour waren die Verschleissteile neu eingebaut worden, Kettenblätter, Ritzelpaket, Kette, Mäntel, auch Schaltzüge und Bremsbeläge waren neu, Licht lief über Nabendynamo plus ein Zusatzakkulicht für die rechte Radseite. Das Gepäck war



sortiert, zwei Ersatzschläuche und Schaltzüge mit, das übliche Werkzeug. Regensachen, eine warme Jacke für's Gebirge nachts, Salz, Zucker, Magnesium, Riegel, die Rettungsdecke für den Notfall, Powerbanks.

Dann ging es los. Das Visum, nach dem Brexit mittlerweile für die Einreise nötig, war problemlos beantragt. Als Unterkunft während des Rennens hatte ich eines der Studentenzimmer im Writtle College am Startort gebucht. Die Fähre Hoek van Holland – Harwich war gesetzt, wie schon mehrfach in den letzten Jahren. Kurze Wartezeit und Ablegen.



Die Anreise war mit Zelt wie üblich, denn ich wollte ein paar Tage vorher in England sein und mich auf den Linksverkehr einstellen. Mit der Aussicht auf Nachtfahrten und wenig Schlaf während

des Ultramarathons wollte ich das Linksfahren auch unter Extrembedingungen wieder sicher automatisieren.

Die Ankunft war in der Abenddämmerung, mein Zelt stellte ich an diesem ersten Abend wenige Meilen von Harwich bei einem Bauern auf. Die englischen ausgewiesenen Radstrecken auf der



Anfahrt nach Writtle umfassten auch einige Hindernisse und Ablenkungen wie Treppenstufen, Lehm- und Schotterabschnitte sowie spontan unterwegs eine persönliche Kirchenführung mit vielen Anekdoten zur Region und den Einblick in die früher auch von Wikingern befahrenen Gewässer Ostenglands.

Und dann: Writtle ! Ich folgte den Schildern zu London - Edinburgh – London und stand schnell vor dem Writtle College Hauptgebäude. Es ist ein University College mit botanischem und landschaftsplanerischem Schwerpunkt der Fakultäten, also war ich auch thematisch wie zu Hause, Gewächshäuser und besondere Karstvegetation dabei.

Ich meldete mich an und bezog zunächst mein Zimmer in den Studentenunterkünften. Das Rad, zunächst noch mit dem Zusatzgepäckträger hinten für Zelt, Matte und Schlafsack, durfte mit auf das Zimmer.

BRITAIN'S GREATEST BIKE RIDE ! Ich holte die Startunterlagen ab, am Samstag vor dem Start herrschte den ganzen Tag reges Gedränge, aus der ganzen Welt reisten jetzt die Fahrer und Fahrerinnen an. Remember your name and your rider number. Die Stimmung stieg auf den Hochpunkt.

Für die 2100 Starter waren mehr als 1000 Volunteers, freiwillige Helfer im Einsatz, um das Event möglich zu machen. Es ist eine beeindruckende logistische Herausforderung, der sich das Team alle vier Jahre stellt. Und fast genauso lang dauern auch die Vorbereitungen. Nach der Veranstaltung ist vor der Veranstaltung. Mit unglaublicher Energie, Freundlichkeit und den liebenswerten englischen Scherzen gehen die Helfer als Team durch das Event. Wie die Fahrenden kriegen auch die HelferInnen wenig Schlaf und sind jeweils an verschiedenen Einsatzorten gefordert.



Reserved, ein Schild an der Wand, hier war reserviert für das Fahrrad des Chefs, ein echter Hingucker, das Photo wird hundertfach gemacht. Brooks Sattel, Holz-Schutzbleche, und er war damit auch immer wieder auf dem weitläufigen Collegegelände zu sehen. Danial Webb organisiert das unglaubliche Event alle vier Jahre.

Der Studentenpub im Writtle College war zur Kantine umfunktioniert. Im Wechsel



wurde hier Essen für die Helfenden und für uns „Rider“ ausgegeben.

Ich traf überraschend auf Bärbel Knobbe aus dem schleswig-holsteinischen Audax Club, unsere berühmte Vielfahrerin. Sie war als Helferin bei LEL dabei und zuerst im Hauptquartier eingeteilt, später in Aussenposten. Es waren noch etliche weitere Deutsche dabei, als Volunteers durften sie sich für die kommende Veranstaltung das Teilnehmerticket sichern.



Nach der Anmeldung gab ich meine beiden vorgepackten Drop Bags ab, die vom Helferteam an ausgewählte Stationen gebracht wurden. Maximal 2,5 kg Füllgewicht waren jeweils für die Stoffbeutel zugelassen. Ich hatte ca. 1,5 kg eingepackt. Es war Ersatzkleidung dabei, die ich später nicht brauchen sollte, Magnesium Tabletten, Batterien für's Navi, jeweils noch ein Ersatzschlauch, einige Energieriegel, und – aus früheren

Erfahrungen heraus - etwas verpacktes Vollkornbrot. Tatsächlich habe ich mich später darüber sehr gefreut. Der eine Dropbag wurde in die Station Malton in England gebracht, der zweite nach Moffat in Schottland. Eine Möglichkeit zum Kontrollwiegen gab es, und so mancher musste wieder Gewicht auspacken.

Ich machte einen letzten Rundgang über das Gelände, voraufgebaute Einzelzelte waren kostengünstig zu mieten und für wenig Geld ein Luftmatrazen - Schlafplatz im Massenzelt, in das ich einen Einblick hatte. Matraze, Decke, ein Stuhl, und ein Stellplatz drin für's Fahrrad pro Person. Es zog unten durch die Plane durch.

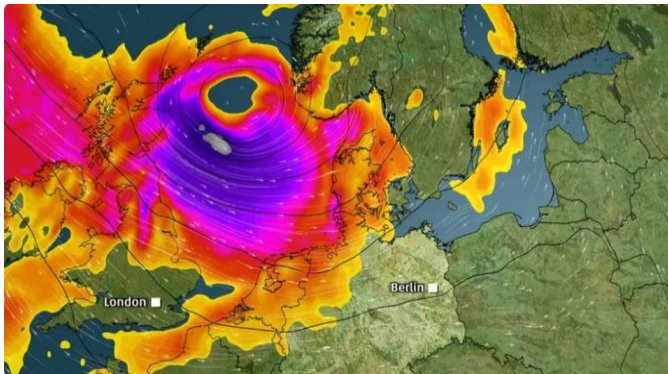


Schliesslich war alles erledigt, ich schnappte mir in meinem ruhigen Zimmer als letzte Vorbereitung den Streckenplan und legte ungefähre Fahrzeiten und Schlafpausen, jeweils wo und wie lange, fest. Gleichzeitig wusste ich aber, dass es oft anders kommt als geplant, wie oft muss man unterwegs auf die jeweilige Situation oder Schwierigkeiten reagieren. Die Spannung stieg. 4.45 Uhr war Start, noch ein paar Stunden gut vorschlafen

gesetzt.

Per Rundmail war am Nachmittag eine schwere Warnung durchgegeben worden: Über dem Nordatlantik braute sich ein gewaltiges Sturmtief zusammen: Sturm Floris. Durch massive Druckunterschiede baute sich ein Bombenzyklon auf, der am Montag von Nordwesten her mit

voller Gewalt auf Schottland und Nordengland treffen sollte. Es wurden schwerste Sturmböen über 140 km /h vorausgesagt. Ein aussergewöhnlich schwerer Sommersturm für Grossbritannien.



Ich wog die Bedingungen ab und nahm mir vor, regulär an den Start zu gehen und so weit wie möglich durchzuziehen. Im Notfall musste ich unterwegs direkt auf die Situation reagieren.

Im Dunkeln schob ich mein Rad aus dem Studentenwohnheim und stand pünktlich um Viertel vor Fünf am Startpunkt vor dem Hauptgebäude. Die ersten RennradlerInnen waren in Gruppen zu 50

schon ab 4.00 Uhr auf die Strecke geschickt worden. Die Starts zogen sich bis in den Nachmittag, 2100 Fahrer stellten sich der Herausforderung.

Die Stimmung war zum Start angespannt, niemand sprach. In der Ansage hörten wir .. „for those of you from the Continent, who drive on the wrong side of the road, here we drive on the left hand side! Good luck to you and good ride !“ Startsignal und auf dem Rad fiel sofort die Spannung ab, jetzt freute ich mich nur noch auf die Fahrt.



Die Strecke zeigte sich ab Writtle zunächst kurvig und wellig bis hügelig, in Teilen auch mit flachen Abschnitten zu fahren. Eine typisch englische Lowland – Landschaft mit malerischen Dörfern und Gärten, Landhäusern, Cottages und Kirchen. Die Strassen waren eng gesäumt von Hecken oder Steinmauern vor Schafweiden und Landwirtschaftsflächen, kleine Wäldchen und Moore dazwischen. Wir fuhren auf ruhigen Nebenstrecken. Leichter Rückenwind zum Start ermöglichte flottes Fahren.

Nach einigen Kilometern kamen wir an eine Problemstelle - an einer Bundesstrasse wartete das Special Forces Team, um durch dichten Strassenverkehr sicher vom Radweg über den mehrspurigen Übergang an einem unübersichtlichen Kreisel zu leiten. Wohl aus langjähriger Erfahrung, dass die Teilnehmenden vom Continent den Strassenverkehr vielfach zuerst in die falsche Richtung per Blick absicherten. Dies war die grösste Problemstelle bei LEL, die Streckenführung verlief danach auf verkehrsarmen Nebenstrassen.



Nach einer kurzen Regenphase kam ich an der ersten Kontrollstation in Northstowe nach 90 km an und traf zufällig auf den Kollegen Dirk Ehling, der in London am zweiten Startort seinen Frühstart hatte. Die Strecken liefen ab hier zusammen.



Das Zeitraster an den Stationen war kurz berechnet, den Brevet-Stempel holen, die Flaschen aufgefüllt, Waschraum, schnell etwas essen, ein Selfie, ein paar Sätze wechseln und weiter. Im Vorfeld des Events gab es Powerbanks auszuleihen und man konnte diese an jeder Station gegen eine bereits neu Aufgeladene tauschen. Eigene Geräte an den Stationen aufladen war nicht erlaubt.

So viel Zusatzenergie brauchte ich nicht, und tauschte erst an der fünften Station erstmalig aus, auch hatte ich eigene Powerbanks mit.



Nach Boston ging es weiter über die nächsten 100 km in die flacheren Ebenen der Niedermoores und ausgedehnten Flussästuarien. Wie in den Niederlanden fuhr man hier zum Teil an eingedeichten Flüssen oder Kanälen entlang. Die Mühle in Boston ein Anblick wie in Holland.

Der anfängliche Rückenwind drehte im Laufe des Tages und kam zunehmend von Nordwesten von vorne auf uns zu, war aber weiterhin gut fahrbar.

Nach Norden wurde die Landschaft wieder abwechslungsreicher und wilder. Hochebenen wechselten mit steileren Anstiegen und Abfahrten.

Etwa 50 Kilometer vor Louth hatte ich auf einer abgelegenen Anhöhe einen Kettenriss. Das abgesprengte Kettenschloss war im Gras verschollen, ich hatte alles abgesucht. Leider hatte ich dafür kein Ersatzteil dabei und stellte fest, dass die angehaltenen Randonneure ebenfalls bedauernd abwinkten. Ich gab dem Mechaniker der folgenden Station telefonisch Bescheid und nutzte die Gelegenheit zu einer Kurzpause. Mit belegtem Vollkornbrötchen blickte ich auf die malerische englische Schafweidelandschaft mit Steinmauern und

Gehölzstreifen. Und dann hatte ich plötzlich Glück, zwei Kanadier hielten kurz nacheinander, der eine hatte das passende Ersatzteil, der andere war Fahrradmechaniker und hatte es schnell eingebaut. Ein Riesen-Dankeschön von mir und die beiden sinnierten, vielleicht seien sie ja nur über den weiten Ozean gekommen, um mir hier genau an dieser abgelegenen Stelle helfen zu dürfen. Sie hatten ihre lustige Fahrradanedkdote. Die beiden Helfer traf ich in Louth kurz wieder, wir holten das Selfie nach.

Der Mechaniker in Louth wusste bereits Bescheid, als ich reinkam, checkte das Rad und gab Daumen hoch, alles ok. Durch meine Rast auf der Hügelkuppe machte ich in Louth nur kurz Pause.



Der Wind wurde jetzt stärker, in die Dämmerung auf Hessle zu wurden die Vorboten des

gewaltigen Sturms sichtbar und mir wurde klar, welche gigantische Front da auf uns zulief.



Nachtfahren macht mir Spass, die Landschaft hat dann eine ganz besondere Faszination und Stille, und auf Hessle zu ging es schliesslich über die berühmte Humber Bridge, über 1,4 km lang und eine der längsten Hängebrücken der Welt. Sie wurde nur für dieses Event auch nachts für die Radler geöffnet. Eine grossartige Stimmung über dem Fluss und Stopp in Hessle im Dunkeln.



Zwischen Hessle und der nächsten Station Malton lagen nur 68 km, ich fuhr auf einer langen Hochebene, bis es plötzlich in eine enge und tiefe Talniederung steil abging. Thixendale, eines der schmalen eiszeitlichen Ablaufrinnen in den Yorkshire Wolds, an den steilen Hängen mit kargem Magerrasen nur Schaf- und Rinderbeweidung möglich. In der Talsohle war ein kleines Pop-up Cafe in der Villagehall eingerichtet, mit willkommener und leckerer Gemüsesuppe. Auf der anderen Seite folgte der langgestreckte Anstieg über die Kuppe.



In Malton liess ich mir meinen Dropbag aushändigen, tauschte die Powerbank zum ersten Mal, und gönnte mir eine halbe Stunde Kurzschlaf. Nicht ganz einfach, der Schlafsaal war voll und die Gänge auch, sogar im Essraum war alles belegt. Ich fand einen Geräteraum und konnte die

Tür hinter mir zumachen, hatte völlige Ruhe und war allein.

Zum Sonnenaufgang am Montag war der Wind sehr deutlich stärker geworden und kam mit der Sturmfront von Nordwest. Wir hatten von den Volunteers den Hinweis erhalten, dass später am Vormittag eine Durchsage kommen würde zur Situation der Sturmlage. Sollte dabei ein Ausgangsstopp ausgesprochen werden, müssten alle Teilnehmer bedingungslos in den Stationen bleiben bis zur Entwarnung. Ich war einige Stunden früher schon wieder auf der Strecke und würde somit selbst für mich verantwortlich sein und die Sturmlage alleine einschätzen müssen.

Nach Richmond ging es zum Teil durch die berühmten North York Moors, an grossen Gütern vorbei, Landschaftsparks, historischen Bauten, Heidegebieten. Grossartig und ich genoss die Landschaft, hier wollte ich schon lange mal hin. Ich fuhr jetzt ununterbrochen in starken Gegenwind und passierte das Pop-up-Cafe in Rainton. Der Sturm würde über Schottland und Nordengland mit starken Orkanböen hereinbrechen, erfuhr ich hier, und in Malton war um halb zehn die Ausgangssperre für die Teilnehmenden verhängt worden. Diejenigen, die jetzt noch draussen waren wie ich, mussten sich durchbeissen.



Ich fuhr alleine und erfuhr später von anderen, dass sich enge Fahrgruppen aufgelöst hatten, dicht aufeinander fahren war zu gefährlich. Der Sturm kam frontal, es galt nur noch flach auf dem Rad durchkämpfen. Ich musterte die Strassenbäume auf lang überhängende Äste, Totholz oder morsche Teile. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits Bäume umgefallen, Äste flogen durch die Luft und lagen auf der Strasse. Mein Notfallplan umfasste, ggf. in einer der zahlreichen alten Kirchen mit ihren dicken Mauern Zuflucht zu suchen und den Sturm auszusitzen, ich hatte dazu unterwegs eine Vikarin gefragt. Zunächst fuhr ich aber weiter. Parallel zu Steinmauern war es windgeschützt, dreimal allerdings wurde ich an offenen Gatterstellen von Westböen so stark erfasst, dass ich mit dem Rad in die Luft gehoben wurde und ca. einen Meter nach rechts auf die Strasse versetzt wurde. Danach legte ich mich an den Gattern mit vollem Gewicht vorne auf den Lenker. Die dünneren Bäume bogen sich stark hin und her, der Sturm toste lautstark.

Ausgangssperre! Als ich am Nachmittag in Richmond ankam, lagen Hunderte von Rädern auf dem Rasen, der Eingangsbereich und die Sporthalle waren übervoll, am Buffet standen lange Schlangen. Die Station war für 350 Fahrer eingerichtet, über 1000 Teilnehmende strandeten



letztendlich hier. Ich erfuhr, dass die nördlichen Stationen parallel aufgelöst wurden und das Equipment, Luftmatrazen, Decken, Lebensmittel und natürlich auch zum Teil die Volunteers auf die südlichen Stellen verteilt wurden. Eine unvorstellbare Logistik und das schon mitten im Sturm. Viele Teilnehmer lagen draussen bei ihren Rädern, die sie nicht allein lassen wollten. In Schottland wurden bereits Sturmböen bis 145 km/h

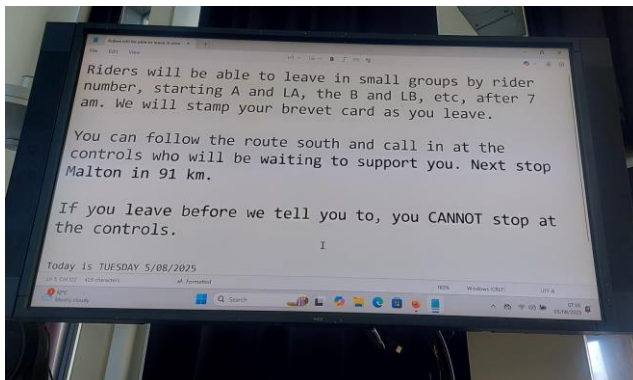
gemessen, Zugverbindungen eingestellt, Flughäfen geschlossen. Der vorderste und schnellste Fahrer berichtete, dass er über die baumfreie Hochmoorebene Yad Moss fast blind gefahren war, mit hinter der Brille wie ein Vorhang durchfließendem Starkregen.



Mit Thomas Ballay, mit dem ich bei Hamburg Berlin Köln bereits zusammen gefahren war, wechselte ich mich in der langen Essensschlange ab, wir diskutierten die Lage. Nebenräume waren zusätzlich aufgemacht worden, und zum Schlafen eine zweite Turnhalle eingerichtet worden. Jetzt in die Nacht zu fahren war unmöglich, es bestand Lebensgefahr. Am Abend wurde die Veranstaltung daher komplett abgesagt.

Wir hatten die Anweisung, bis um 7 Uhr in den Hallen zu bleiben, Verpflegung war vorhanden, wer das Zentrum vorher verließ, wurde disqualifiziert. In kleinen Gruppen durften wir ab 7 Uhr auf die Rücktour von LEL starten, um die südlichen Stationen wie geplant zum stempeln anzufahren.

Ich suchte mir einen Platz im Schlafsaal, über 300 Betten, Ohrstöpsel waren mit den



Startunterlagen ausgegeben worden. Eine lange Nacht durchschlafen bis 7 Uhr, der Mechaniker stellte noch die Schaltung nach, Frühstück und Start nach Süden. Zurück.

Ein bisschen Wehmut war dabei für die verpasste Natur und die weitläufigen Moore Schottlands. Allerdings war ich schon vielfach in diesen Landschaften unterwegs gewesen, im Gegensatz zu vielen anderen Teilnehmern - vor allem jene von anderen

Kontinenten - die jetzt nicht in die Hochgebirgsregionen kamen.

Steile Anstiege und schnelle Abfahrten gab es allerdings auch auf unserer Rücktour, eine



Geheimkontrolle wurde passiert. Den Sturm im Rücken, das Wetter trocken und sonnig, fuhr es sich an diesem Tag wieder gut. Die Route war zum Teil abweichend von der Hintour und landschaftliche Highlights in den North York Moors gab es überall. Diesmal fuhr ich am Tag über die spektakuläre Humber Bridge und konnte im Landschaftspark einen Abstecher einbauen. Die Rücktour erlaubte ohne den Zeitdruck auch vermehrt Photostopps und Gespräche mit den Radlerkollegen.

In der Station Louth schlug ich nachts beim Apple Crumble zu, dem besten Spezialrezept von LEL, danach wurde eine Kurzschlafpause auf dem Flur oben angeschlossen.

Die berühmte Universitätsstadt Cambridge passierte ich am folgenden Tag. Der track führte mitten durch die touristisch stark belebte Hauptstrasse und damit direkt an der Corpus Clock

vorbei, mit der weltberühmten heuschreckenartigen Figur, die oben als Zeitfresser thront. Entwickelt von G.C. Taylor und 2008 vom berühmten Physiker und Kosmologen Stephen Hawking feierlich vorgestellt.

Einen letzten Halt machte ich in Henham am Mittwochnachmittag. Etliche RadlerInnen entschlossen sich, hier noch einmal zu übernachten. Ich machte mich allerdings von der zugigen Station auf einer Bergkuppe in den Abend auf und fuhr die letzten 43 km bis Writtle zurück. Ein wunderbar stiller Abend und ich war weitgehend alleine auf der Strasse. Am Ziel wurde ich von einem euphorischen Gefühl überwältigt, Riesenfreude, 1000 km für mich und die Medaille als Erinnerung an eine Sturmfahrt, wie man sie sonst nicht erlebt und durchsteht. Es gab den letzten Belegstempel für das Brevetheft, RIDERS OF THE STORM, ich war dabei!



Bärbel traf ich am nächsten Tag noch einmal in der Dropbag- Ausgabe, das Gros der Fahrenden kam an diesem Donnerstag zurück, am Freitag liefen die letzten TeilnehmerInnen ein. Viele hatten noch einmal an einer der letzten Stationen übernachtet. Von 2100 StarterInnen kamen ca. 1800 wieder ins Ziel.



London Edinburgh London 2025 wurde zu London Floris London und ging in die Radsportgeschichte ein. Nur wenige Wochen später wurde schon das Trikot dazu entwickelt.



**LONDON
FLORIS
LONDON
2025**

Next Event: 2029!

Hope you had fun reading :)



Vielen Dank an mein Rad, die Familie und für viele Tipps und Hinweise aus dem Radsport Verein Schleswig sowie der Radler Community!

Bilder: Doris Zimmer, LEL Team,
Zyklonkarte Jan Schenk