

Abgefahren

Alle vier Jahre schwingen sich Menschen aus aller Welt aufs Rad, um die 1219 Kilometer lange Strecke Paris-Brest-Paris hinter sich zu bringen. Warum tun sie das? Ein Selbstversuch.

31.08.2019 — 22 Minuten Lesezeit

Von Sebastian Herrmann (Text) und Natalie Neomi Isser (Fotos)

Am Ziel warten dann Erschütterungen, die letzten 150 Meter führen über altes Kopfsteinpflaster. Das Fahrrad rumpelt, der Fahrer wackelt und der zerschundene Leib wird noch einmal kräftig durchgeschüttelt.

An der Absperrung der Strecke stehen vielleicht 20 oder 30 Leute, schreien, klatschen, jubeln. Danke, dass ihr da seid, liebe Fremde!

Es ist 23.45 Uhr. Eigentlich müsste ich jetzt große Erlösung spüren, Erleichterung, eine Eruption der Glücksgefühle, die sich aus dem Schmerz von 1219 Kilometern und etwa 11 000 Höhenmetern auf dem Fahrrad speisen, am Stück. Normalerweise sind das Zutaten, die einen extrem starken Brennstoff für ein Gefühlsfeuerwerk voller Glückslichter ergeben.

Fast 77 Stunden habe ich für diese Prozession gebraucht.

Vier Mal ist die Sonne untergegangen, drei Mal ist sie während der Fahrt wieder aufgegangen.

Geschlafen habe ich in der Zeit kaum, insgesamt maximal vier Stunden. Nie zuvor bin ich (rechts) eine längere, eine härtere Strecke gefahren.

Langsam kullere ich über die Ziellinie, löse die Schuhe aus den Clickpedalen, steige vom Fahrrad ab, stehe im Dunkeln, schau doof und fühle: nichts. Wo bleibt der Rausch? Wo bleiben Ekstase und Stolz über das Erreichte, die ich sonst im Ziel einer Langstrecke empfinde?

Ein paar Augenblicke später rollt Markus durch das Ziel, der Freund, mit dem gemeinsam ich diese Tortur durchgestanden habe: Paris-Brest-Paris, die älteste und bekannteste aller Langstrecken, auf denen sich Radsportler prüfen. Dann taucht Falk auf, ein weiterer Leidensgenosse. Und jetzt? Selfies machen, Medaille abholen, müde auf Schultern klopfen, Hühnchen mit Nudeln essen, ein bisschen Bier und Cidre trinken. Aber Ekstase? Für die Verklärung und metaphysische Überhöhung der vollbrachten Schinderei sind wir zu müde und frieren zu sehr. Sobald wir uns nicht mehr bewegen, beißt die Kälte zu.

Irgendwo auf dem Gelände des Schlossparks von Rambouillet bei Paris, wo Start und Ziel sind, befinden sich Matratzenlager für die erschöpften Fahrer. Ein Helfer erklärt uns den Weg. Er hält eine Karte vor uns, redet, deutet, kreist mit dem Kugelschreiber Gebäude ein, markiert Eingänge und zeichnet auf dem Papier mit kräftigem Strich ein, wie wir dorthin gelangen. „Alles klar?“, fragt er. „Ja, ja“, sagen wir, stolpern los und haben keine Orientierung, wohin genau wir sollen. Markus hat die Augen im Gehen halb geschlossen, ich öffne eine Tür und stehe kurz darauf in einer Küche. Eine wütende Frau in einem Nachthemd erklärt uns, wie blöd es ist, wenn nachts fremde Typen in ihrem Haus auftauchen und dumm gucken.

„Entschuldigung, Entschuldigung.“ Wie sagt man eigentlich Matschbirne auf Französisch?

Im richtigen Schlaflager dann sinken Markus und ich auf Feldbetten. Wir ziehen uns irgendeine Decke über die Leiber, die noch immer in den verschwitzten Fahrradklamotten stecken. Augen zu, zack, weg. Fiebriger Schlaf. Dumpfer Schmerz in den Gelenken.

Am nächsten Morgen liegen kreuz und quer erschöpfte, schlafende, untote Radler in dem Raum. Auf den Betten, neben den Betten, unter den Betten. Zwei von ihnen haben sich quer vor die Tür zum Klo gelegt, die anderen steigen über sie, wie über zwei Leichen, die dort ihre letzte Ruhe gefunden haben und jetzt ein bisschen verwesen dürfen. Einer von ihnen schnarcht leise. Ist es gestern Nacht im Quartier noch so voll geworden, dass sie keinen anderen Platz mehr gefunden haben? Oder waren die beiden so verstrahlt, dass ihnen nicht klar war, wo sie sich hinlegen? Beides ist plausibel.

Am Morgen dringen die Gefühle dann langsam durch den Panzer der Erschöpfung. Die Nacht hat gutgetan, die ersten echten Stunden Schlaf seit vier Tagen. Wir kriechen unter den Decken hervor und humpeln zurück zum Ziel, wo unsere Räder noch am bewachten Parkplatz stehen. In der Morgensonne erreichen andere Fahrer das Ziel. Nun stehen wir unter den Zuschauern an der Absperrung und jubeln unseren Leidensgenossen zu. „Allez, allez! Bravo!“ Die Erlösung und die Freude in den Gesichtern der erschöpften Gestalten zu sehen, bringt mich fast zum Heulen, ein Tausend-Kilometer-Kloß sitzt in meinem Hals.

Wir alle haben uns in den letzten vier Tagen fort aus dieser Welt geradelt

Einige Fahrer müssen auf dem Kopfsteinpflaster absteigen und die letzten Meter ins Ziel schieben, es geht nicht mehr anders. Ein Mann hängt so schräg auf dem Rad, als würde er jeden Moment umfallen. Kurz sieht es aus, als taumelte er in einem Bogen gegen die Absperrung. Zuschauer schreien erschrocken auf, jemand springt in seine Richtung, er fängt sich und trifft doch noch die Einfahrt in den Hof, in dem sich die Ziellinie befindet.

Dann rumpelt ein Mann vorbei, der sich eine Plastikflasche mit Klebeband quer unter dem Kinn fixiert hat. Seine Nackenmuskulatur verweigert den Dienst, ein unter Langstreckenradlern gefürchteter Zustand. Ohne seine provisorische Handwerksarbeit ist er nicht mehr imstande, seinen Kopf aufrecht zu halten und nach vorne zu blicken. Wie viele Kilometer, wie viele Stunden er wohl mit Flasche unterm Kinn ertragen hat?

Wir alle, die hier mitgefahren sind, haben uns in den letzten vier Tagen fort aus dieser Welt geradelt, hinein in eine andere, die keinen Namen trägt. Als hätten wir wie ein rollender Rip van Winkle Jahre in einer Art Zauberschlaf verbracht. Wir haben uns aus der Normalität katapultiert und ein großes Loch in unser Zeitempfinden gestanzt. Es dauert eine Weile, um zurückzufinden und sich wieder zusammenzusetzen. Fast eine Woche danach wache ich nachts verschwitzt aus dem Traum auf, in dem ich noch immer von Brest nach Paris zurückradeln muss. Dann schlafe ich wieder ein und träume den gleichen Traum weiter.

Hat es das gebraucht? Musste das wirklich sein?

Wir haben es geschafft.

Aber was haben wir eigentlich geschafft?

Die „Olympiade der Randonneure“ wird diese Prüfung auch genannt. Olympiade, weil Paris-Brest-Paris in einem Vier-Jahres-Rhythmus ausgetragen wird und weil Teilnehmer aus der ganzen Welt anreisen. Diese Langstreckenradler nennen sich Randonneure, Radwanderer. Sie fahren nicht schnell, aber sie fahren lang: In ihren Brevet genannten Touren, übersetzt: Prüfung, geht es nicht darum, vor anderen im Ziel zu sein, sondern darum, die Strecke innerhalb eines Zeitlimits überhaupt zu schaffen. Spezialität der Randonneure: Sie hören nicht auf zu fahren. Auch wenn es nicht mehr geht, geht es immer noch weiter.



SZ-Grafik Quelle: SZ-Karte/Maps4News/HERE

6673 Fahrer und Fahrerinnen aus 66 Ländern seien für die Austragung 2019 gemeldet, heißt es in den Unterlagen des Audax Club Parisien, der Verein, der Paris-Brest-Paris organisiert. Um sich für PBP zu qualifizieren, mussten die Teilnehmer in den Monaten zuvor vier Brevets innerhalb des Zeitlimits fahren: 200, 300, 400 und 600 Kilometer. Alle diese Radler sind nun angetreten, um 1219 Kilometer durchzustehen, einmal nach Brest und auf der fast identischen Strecke wieder zurück nach Rambouillet bei Paris. Dafür haben sie je nach gewähltem Startblock 90, 84 oder 80 Stunden Zeit. Einen offiziellen Sieger wird es nicht geben.

Das Ziel: über sich selbst hinauszuwachsen, nicht über die anderen

Die Fahrt ist kein Rennen, das Spektakel endet ohne Klassement. An der Spitze wird die Strecke von einigen Fahrern dennoch wie ein Wettkampf gefahren, aber das ist ihre Sache. Es gibt viele Arten, Paris-Brest zu bewältigen. Ziel sei es, so die Veranstalter, über sich selbst hinauszuwachsen, nicht über die anderen. Es geht fast die ganze Zeit bergauf, bergab. Natürlich wird der Wind von vorne kommen: Auf der Fahrt nach Brest bläst er aus westlicher Richtung, während der Rückfahrt dreht er auf Nordost. Vielen Dank noch mal.

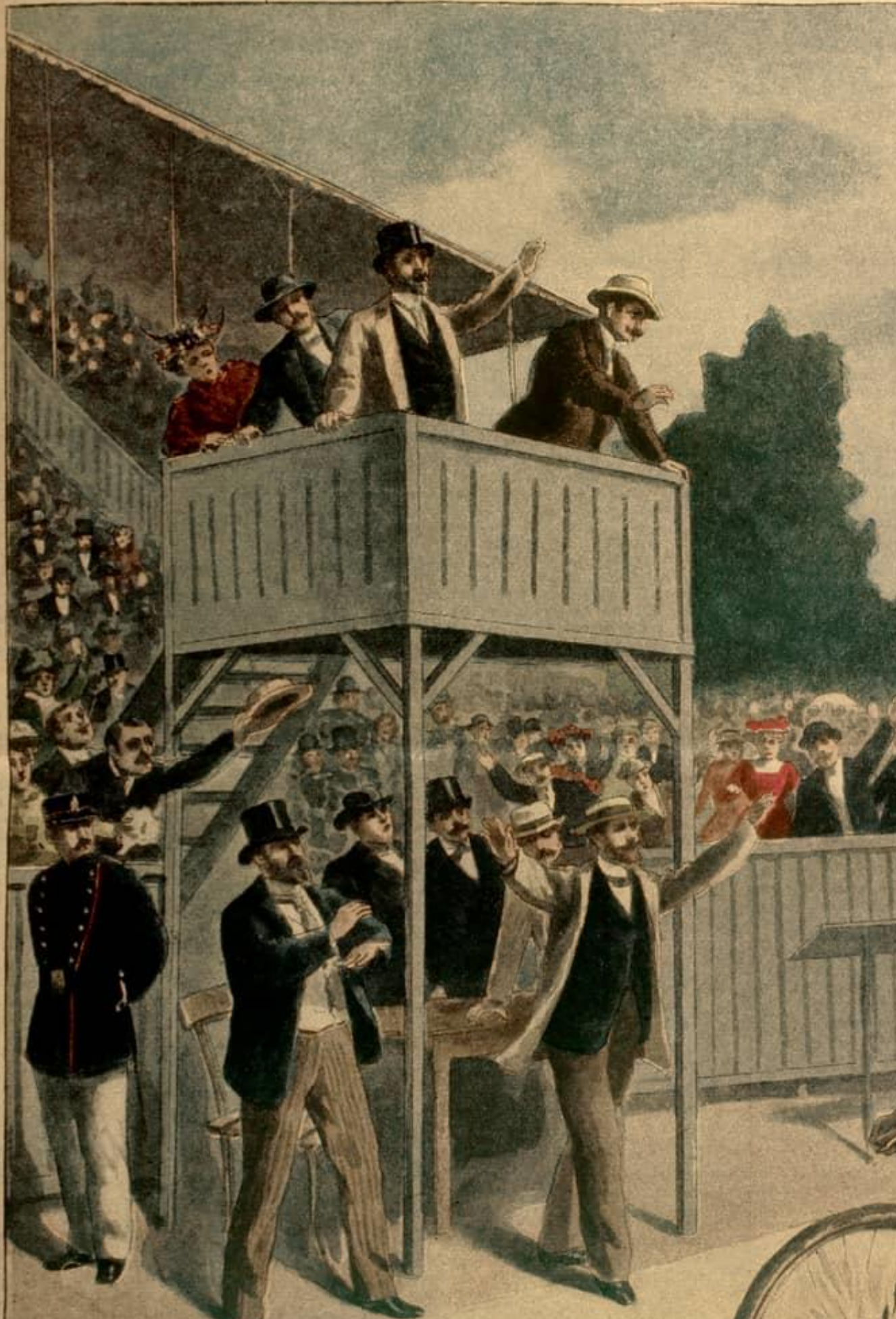
„Ich will mich besser kennenlernen“, sagt also Paul aus Karlsruhe, Mitte 50 und zum zweiten Mal dabei, dem ich nach ein paar Hundert Kilometern im Gegenwind begegne. Ja, stimmt wahrscheinlich, ist aber auf der anderen Seite auch eine Floskel, die wir alle verwenden, und die auch nicht wirklich erklärt, was wir da eigentlich machen.

Am Tag vor dem Start versammeln sich überall im Schlosspark von Rambouillet Teilnehmer verschiedener Nationen zum Gruppenbild. Zwischen Baumreihen hat sich eine große Gruppe aus Südkorea aufgestellt. Alle bemühen sich, das Gruppenfoto mit Zuversicht auszufüllen.

Die Nervosität vor dem Start braucht ein Ventil, wir alle sind ein bisschen aufgescheucht. Auch aus Japan, China, Taiwan sind viele gekommen. In Indien muss es eine große Szene von Langstreckenradlern geben. Amerikaner sind unterwegs, Brasilianer, Fahrer aus Großbritannien, Italien, Deutschland, Spanien, Kanada, Bulgarien, Dänemark, Österreich, Russland, natürlich aus Frankreich und zig anderen Ländern. Viele tragen Trikots mit den Farben ihres Landes oder ihres Clubs. Manche haben Fahnen an ihrem Fahrrad befestigt. Ein Radler trägt einen Eiffelturm aus Stoff auf dem Helm, der müde zur Seite baumelt.

Ein Massenspektakel wie Paris-Brest-Paris bedient vordergründig den Zeitgeist: Extrem ist angesagt, wer etwas auf sich hält, läuft ja längst Supermarathon und nicht mehr nur Marathon. Überall ist höher, weiter, schneller, mehr im Programm: Ultraläufe in den Alpen, Iron Man, Fitnessstudios, Körperkult, das ganze Programm, das unter dem Schlagwort „Selbstoptimierung“ zusammengefasst, betrieben und auch bespottet wird. Und doch verweigert sich Paris-Brest-Paris dieser Einsortierung in das Regal des spätkapitalistischen Super-Leistungs-Ethos. Ein bisschen zumindest.

Natürlich ist die Distanz grotesk, wahnwitzig, irre, unvorstellbar. Natürlich geht es hier darum, eine unfassbare Leistung zu erbringen, sich selbst und auch alle anderen damit zu beeindrucken. Gleichzeitig steckt diese Getriebenheit wohl einfach im Menschen, jeder will immer irgendwie weiter, irgendwie mehr – seit jeher und jeder auf seine Weise. Man muss nicht zwingend Sport treiben, um Grenzen und Extreme zu suchen. So ist Paris-Brest-Paris keine Erfindung der Gegenwart, der Mythos dieser Prüfung speist sich aus seiner Tradition. Neu ist allenfalls, dass die Teilnehmerzahlen in den vergangenen Jahren so enorm gestiegen sind, von ein paar Hundert auf ein paar Tausend.



Universal Images Group/Getty Images

Eine Ausgabe von Le Petit Journal von 1901.

Das erste Mal wurde Paris-Brest-Paris im Jahr 1891 ausgetragen, 74 Jahre nach Erfindung des Urfahrrads, als Wettkampf und als Marketingmaßnahme. Kurz zuvor hatte ein Straßenrennen über 575 Kilometer von Bordeaux nach Paris die französische Öffentlichkeit elektrisiert und begeistert. Pierre Giffard, Redakteur bei der damals größten Tageszeitung Frankreichs, *Le Petit Journal*, dachte sich: Das können wir auch, und wir können mehr. Sein Plan war es, ein Rennen zu organisieren, das Paris-Bordeaux völlig in den Schatten stellen würde, länger, extremer, unmenschlicher – und dann darüber zu berichten. Wie praktisch: eine Zeitung schuf sich selbst den Gegenstand ihrer Berichterstattung. Zehntausende Pariser kamen damals im September 1891, um den Sieger Charles Terront nach 71 Stunden im Ziel zu bejubeln. Ganz Frankreich kannte damals seinen Namen, seine Memoiren verkauften sich prächtig, vor Einladungen konnte sich Terront kaum retten.

Der Plan also ging auf, und Paris-Brest-Paris stellt bis heute vieles in den Schatten und ist vor allem: ein Mythos. Als Rennen wird es schon lange nicht mehr ausgetragen. Seit 1931 organisiert der Audax Club Parisienne die Schinderei, ein klassischer Wettkampf war es 1951 das letzte Mal. Wer sich auf dem Fahrrad auf Langstrecken einlässt und die ersten Brevets fährt, hört unweigerlich von Paris-Brest. Es ist die heilige Messe, die übermenschliche Prüfung, die wie ein Geist über allen Touren schwebt.

Paris-Brest-Paris offenbart die Banalität des Extremen. Ergibt das Sinn? Keine Ahnung

Fahrer, die schon dabei waren, werden von den ungetauften Neulingen mit Bewunderung, Ehrfurcht und auch mit Verwunderung betrachtet. Verwunderung, weil diese Menschen meistens nicht dem Klischee vom asketischen Ernährungs- und Trainingsplan-Athleten entsprechen. Im Gegenteil, den meisten Fahrern ist kaum anzusehen, zu was sie imstande sind. Durch das Gewusel im Startblock im Schlosspark von Rambouillet schieben sich viele Trikots, unter denen Bäuche spannen. Sehr viele Haare sind ergraut. Mit 45 Jahren gehöre ich zu den Jungen im Teilnehmerfeld. Unter den Fahrern ist auch wieder Claus Czycholl, den ich nicht zu Gesicht bekomme, von dem sie aber alle erzählen: Der Hamburger ist so etwas wie das Maskottchen der deutschen Randonneure, 76 Jahre alt und zum achten Mal am Start. 1991 war er einer von nur zwei deutschen Fahrern bei PBP.

Die andere Teilnehmerin, von der alle sprechen: Fiona Kolbinger. Die 24-jährige Studentin aus Dresden hat gerade das Transcontinental Race gewonnen, ein Langdistanzrennen von Burgas an der bulgarischen Schwarzmeerküste bis nach Brest. Dann ist sie von Brest nach Paris geradelt, um von dort gleich wieder im Pulk nach Brest und wieder zurück zu fahren. Kann man machen. Wenn man will, und wenn man es kann.

Jeder der Teilnehmer ist auf seine Art extrem, aber jeder von ihnen ist extrem zäh und duldsam. Verpeilter Gedanke, der irgendwann auf dem Rad in den Schädel schlüpft und dort eine Weile nistet: Paris-Brest-Paris offenbart die Banalität des Extremen. Ergibt das Sinn? Keine Ahnung, ist doch nur ein Fahrradgedanke, wie sie regelmäßig angeweht kommen auf so einer langen Fahrt.

Über die vielen hundert Kilometer begegnen uns immer wieder zwei Fahrer aus London, ihre Namen sind irgendwo im Westen Frankreichs verloren gegangen – es ist unmöglich, akribisch aufmerksamer Journalist zu sein und gleichzeitig Paris-Brest-Paris zu fahren. Der erfahrene der beiden Londoner, er fährt zum wiederholten Male mit, sieht jedenfalls aus wie ein irischer Thekenpirat. Mit dem willst du sofort saufen gehen. Er trägt einen fusseligen roten Vollbart, ihm fehlt ein Schneidezahn. Er ist ein zweibeiniges Mir-doch-wurscht, das zufällig ein Fahrradtrikot trägt. In jeder kurzen Pause, wirklich jeder, holt er seine E-Zigarette aus der Trikottasche. Auf der Strecke rollen Leidensgestalten an ihm vorbei, er bläst ihnen Dampf aus seinen Lungen hinterher, steigt wieder in den Sattel und fährt weiter.

In der Kontrollstation von Fugères treffe ich ihn morgens um halb vier nach fast 1000 Kilometern. Mein GPS-Fahrradcomputer ist gerade abgestürzt und hat sich auf Werkseinstellungen zurückgesetzt, als würde das Gerät sagen: „Mir reicht’s, fahr alleine weiter, du Arsch!“ Ich spüre blanken Hass, drücke hektisch auf dem Scheißding herum und platze fast vor Stress. Der Kerl aus London hat auch ein Problem: Der Akku seiner E-Zigarette ist leer, und er hat kein Ladegerät dabei. „Kaufe ich mir eben echte Zigaretten“, sagt Rotbart mit fröhlicher Gelassenheit und stopft die E-Zigarette zurück in sein Trikot.

Ein paar Stunden später begegnen wir ihm wieder, mit Kippe im Mund sitzt er in der Sonne im Gras, nickt uns zu und zieht an der Zigarette, bläst den Rauch in die Luft und grinst. Eine Radtour sollte man doch genießen, oder nicht? Neben Rotbart in der Wiese liegt ein jovialer Bochumer Tischler mit Bäuchlein, der mir ebenfalls immer wieder begegnet. Sein wiederholt verkündetes Rezept, um in den Pausen fix in einen erholsamen Kurzschlaf zu finden: „Zwei Bierschn, dann jet datt!“, sagt er im Ruhrpott-Singsang. An den Kontrollstationen wird Bier ausgeschenkt, an manchen Verpflegungsstopps gibt es Rotwein.

Schwer vorstellbar, dass unter den Fahrern jemand ist, der Radsport um der Körperkontrolle willen betreibt. Niemand hier radelt, um abzunehmen, das Alter zu bekämpfen, den Körper zu straffen. Wenn, dann sind das positive Nebenwirkungen einer Leidenschaft, aber daraus speist sich keine Motivation. Wer hier mitfährt, macht Radsport, weil er Rad fahren will. Und wer Radsport betreibt und eine Strecke wie Paris-Brest-Paris fährt, muss essen. Ununterbrochen.

Der Energiebedarf liegt, so eine der vielen Schätzungen, die unter den Fahrern kursieren, bei etwa 33 000 Kalorien, in Worten: Dreiunddreißigtausend. In den Bäckereien in der Gegend gibt es ein mit Mokka-Buttercreme gefülltes Gebäck, das so üppig aussieht, als könnte eines davon für die Hinfahrt und eines für die Rückfahrt genügen.

Wenn es nur so einfach wäre. Essen auf dem Fahrradsattel kann zu Arbeit ausarten. Markus und ich mampfen, schlingen, kauen, würgen, schlucken, trinken, saufen. Die Kontrollstationen an der Strecke sind meist in Schulen untergebracht, deren Gebäude sozialistischen Betoncharme ausstrahlen. In den Schulkantinen gibt es Essen. Ich empfinde großes Mitleid mit allen Schülern, die täglich diese Mahlzeiten zu sich nehmen müssen.

Trotzdem fressen wir. Alles, was geht. Auch die matschigen Nudeln mit undefinierbarer Soße. Wenn einer von uns zwei, drei Minuten später am Tisch auftaucht, hat der andere seine Portion meistens schon verschlungen. Mein Speisezettel der Strecke sieht, grob geschätzt, so aus: elf Teller Nudeln, zwei Portionen Couscous-Salat, einmal Fisch mit Kartoffeln, zehn Bananen, mehrere Stücke Kuchen, einige Portionen Milchreis, etwa zehn Croissants, Baguettes, zig Müsliriegel, dazu Energiegel, etwas Obst, in den Pausen Cola und auf dem Rad isotonisches Powergesöff. Mahlzeit zusammen. Aber wer nicht isst, stirbt auf dem Rad. Wenn der Hungerast kommt, ist alles aus.

Der Bauch ist das eine, der Kopf das andere. Denn wie fährt man eine monströse Strecke von mehr als 1200 Kilometern am Stück? Von Beginn an die Kilometer runterzählen löst nichts als Verzweiflung aus. „Sind ja nur noch 1113 Kilometer!“ So zu denken ist keine Option, allenfalls ein bewährter Scherz für die ersten Stunden der Tour. Eine solch gigantische Strecke bewältigt man genauso wie andere große Aufgaben: Man zerlegt sie in Einzelteile.

Paris-Brest-Paris ist in 15 Etappen unterteilt, von denen die meisten um die 80 Kilometer lang sind. Das akute Ziel ist also fast nie Brest oder Paris, diese Orte schweben allenfalls als Vorstellung des Paradieses über den Strapazen. Nein, das nächste irdische Ziel ist stets die Kontrollstation am Ende der jeweiligen Etappe. Dort lassen wir uns die Kontrollstempel in das Heft geben, das alle dabeihaben, ruhen uns kurz aus und essen. Es kann schon frustrierend genug sein, 80 quälend zähe Kilometer runterzählen.

Auf dem Rad geht es darum, Belastungsspitzen zu vermeiden und möglichst selten in den roten Bereich zu kommen. Schnell bergab, langsam bergauf und dann konstant rollen, so wird das schon. An einem kurzen Anstieg nach etwa 750 Kilometern fährt ein Teilnehmer vor uns weite Schlangenlinien. Er ist auf einem Rad mit nur einem Gang unterwegs und versucht auf diese Weise, die Steigung abzumildern.

„Warum nur einen Gang?“, frage ich ihn. „Früher hatten die Randonneure auch keine Gangschaltung“, sagt er mit schwäbischer Färbung in der Stimme. Der schwitzende Traditionalist ist mindestens Mitte 50, vielleicht 1,72 Meter groß und um den Bauch herum durchaus stämmig. Er fährt Paris-Brest-Paris nicht zum ersten Mal, aber zum ersten Mal mit einem Fahrrad ohne Gangschaltung. Es brauche alle vier Jahre einen neuen Zugang zu dieser Herausforderung, sagt er, sonst werde Paris-Brest-Paris belanglos.

Wer gerade vom Glück nascht, kriegt schnell wieder eins auf die Fresse

„Wie schafft man so eine Strecke mit einem Rad mit nur einem Gang?“, frage ich. „Genauso wie mit einem anderen Rad: mit dem Kopf und mit Erfahrung“, sagt er. Langstrecken zu radeln ist – Grundfitness vorausgesetzt – vor allem Kopf- und Erfahrungssache, das sagen in diesen Tagen zwischen Paris und Brest viele Fahrer. Zu dieser Erfahrung zählt das Wissen darum, dass der Durchhänger irgendwann kommt, immer. Dazu zählt auch das Wissen darüber, dass sich das Tief stets bedingungslos niederschmetternd anfühlt und dass es aber irgendwann immer vorübergeht. Mein Tief schlägt früh zu.

Nach etwa 100 Kilometern rumort es im Magen, in der Pause nach gut 200 Kilometern kriege ich die Croissants nur mit viel Wasser runter. Mein Mund ist ausgedörrt, das Kauen schwere Arbeit und ohne Flüssigkeit aus der Trinkflasche kann ich nicht schlucken. Das kann ja heiter werden. Der Pseudoheld hat nach 200 Kilometern Bauchweh bekommen und mag nicht mehr, oder was? Die Tour hat doch noch nicht einmal angefangen, wir rollen uns doch gerade erst ein. Ich habe Mühe, das Essen bei mir zu behalten.

„Wer noch nie in einen französischen Straßengraben gekotzt hat, ist kein echter Randonneur“, sagt Markus. Den Spruch hat er in irgendeinem Blog gelesen, markige Worte gibt es viele im Radsport. Ich will kein echter Randonneur sein. Zum Glück erlebt Markus gerade ein kleines Hoch und zieht mich an seinem Hinterrad mit. Für gut 80 Kilometer klebe ich an ihm dran, wir rollen durch die Nacht, überholen einen Radler in gelber Warnweste nach dem anderen,

und ich habe viel Zeit, mir selbst leidzutun, düstere Gedanken zu wälzen und zu grübeln, wie das nur weitergehen soll.

Dann bricht ein neuer Tag an. Ich kriege einen Teller matschige Nudeln runter, und schon ist alles wieder gut. Zuschauer stehen an der Strecke und feuern uns an, wie schön. „Allez, allez, bon courage!“ Familien grillen, haben Stände aufgebaut, an denen sie Wasser und Verpflegung anbieten. In einem für mich namenlosen Dorf sitzt mitten in der Nacht ein vielleicht Zwölfjähriger vor einer offenen Garage, neben sich eine Standpumpe. Könnte ja sein, dass ein Fahrer Luft braucht.

Vor allem Kinder und alte Leute winken und klatschen von den Seiten der Straße. Ich stelle mir vor, dass die Alten ihre Begeisterung an die Kinder weitergeben, weil sie sich erinnern, wie sie selbst vor vielen Jahren als Kind an der Strecke stehen durften und die Radler vorbeiströmten.

Kinder sind die besten Fans. Viele strecken ihre Hände aus, damit wir Fahrer sie abklatschen. Es rollt, es läuft, es macht: großen Spaß.

Was die Erfahrung aber auch sagt: Wer gerade vom Glück nascht, kriegt schnell wieder eins auf die Fresse. Morgens um fünf, kurz vor dem Wendepunkt ganz im Westen. Die Steigung findet ein Ende, der höchste Punkt der Tour ist erreicht, eine nackte Bergkuppe vielleicht 40 Kilometer von Brest entfernt. Mit einem Mal riecht es nach Ozean. Zu sehen ist der Atlantik nicht, zu weit weg – und ohnehin ist es dunkel. Aber salzige Luft weht übers Land, ein erster Willkommensgruß des ersten großen Ziels. Der Geruch löst Freude aus, eine kleine Euphorie, Wahnsinn, wir sind aus eigener Kraft bis hierher gekommen. Gleich rollen wir durch die Nacht bergab, schwerelos, eingekuschelt in einem Gefühl erschöpfter Zufriedenheit. Ein Schweinelaster donnert auf der Gegenspurspur vorbei, der erste motorisierte Verkehr seit Ewigkeiten. Der Lkw zieht eine Fahne aus Güllegestank hinter sich her, bäh. Der Gestank übertüncht den Duft des Ozeans, und die kurze Euphorie stürzt in sich zusammen. Es ist kalt, meine Füße schmerzen. Dauert es wirklich noch zwei Stunden bis nach Brest? Scheiße. Ich bin müde.

Der Schlafmangel raubt die meiste Energie und zwingt die Fahrer zu Pausen, die sie nicht eingeplant hatten. Morgens um vier Uhr stehen die Sterne am Himmel und aus dem Gebüsch glitzert es. Dort liegt ein längliches, silbernes Paket, wie eine zu große Folienkartoffel. Da pennt wieder einer. Ständig liegen Fahrer in Schlafsäcken oder eingewickelt in Rettungsdecken neben der Straße.

Die Landschaft zwischen Paris und Brest gleicht einem Wimmelbilderbuch: Wo ist der schlafende Randonneur?

Irgendwo hat sich immer einer versteckt. Weniger romantisch formuliert, ist es wie auf der Kotzwiese zu Füßen der Bavaria auf dem Oktoberfest. Überall liegen die Radleichen herum.

Irgendwie gleicht diese Tour einer großen Orgie: Wir radeln bis zur Besinnungslosigkeit.

In der Kontrollstation von Carhaix liegen die Fahrer kreuz und quer. Nach knapp vier leider meist wachen Stunden auf einer Pritsche stehe ich an einem Waschbecken und putze mir die Zähne. Zu meinen Füßen liegen drei Folienpakete: eines silbern, eines orange, eines grau. Die silberne Folie hebt und senkt sich an einer Stelle, darunter schnarcht es. Ein Hoch auf die Rettungsdecke, die Frischhaltefolie des Randonneurs. In Gängen liegen sie, im Speisesaal, mit

dem Kopf auf dem Tisch, mit dem Kopf unterm Tisch. Zwischen den Untoten steigen Radler und freiwillige Helfer mit Tabletts in den Händen herum. Sie bewegen sich behutsam, sind wachsam neben den Schlafenden.

Eine Nacht später legen Markus und ich uns auch zu den Erschöpften auf den Boden. Die letzten Stunden waren eiskalt, es ist kurz vor zwei Uhr morgens, und wir haben etwa 900 Kilometer geschafft. In der Halle in Fugères ist es warm, sehr warm. Ich schlinge drei Croissants herunter, trinke zwei Cola und sehe mich nach einem Plätzchen auf dem ziemlich vollen Boden um. Neben einem Kerl mit schmutzstarrenden Socken sind ein paar Quadratmeter frei. Sein Kopf liegt auf einem Rohr, das unter einem langen Tisch verläuft. Ist das aus Schaumgummi? Dies soll mein Kissen sein.

Das Rohr ist aus Hartplastik. Ich liege irgendwie verrenkt davor, suche nach einer schmerzfreien Position und döse weg. Nach 20 Minuten wache ich zitternd auf. Markus steht vor mir, auch er friert erbärmlich. Der erschöpfte, übermüdete Körper scheitert daran, die Heizung in Betrieb zu halten. Wir bezahlen für eine Dusche, um wieder unter die Lebenden zu finden. Das Wasser ist lauwarm, der Strahl so mickrig, dass wir uns gegen die kalte Wand drücken müssen, um ganz darunter zu stehen. Zitternd zerren wir die klebrigen Radklamotten über den Körper. Gesäßcreme nicht vergessen, ständig salben wir unseren Hintern ein und hoffen, dass uns niemand dabei zusieht. Bisher halten sich die Sitzprobleme in Grenzen, Polsterhose und Creme sei Dank.

Wir starten in den letzten Sonnenaufgang unserer Tour. Längst fühlt es sich an, als seien wir seit Wochen unterwegs. Wo genau? Egal, in der Interzone. Auf eine Art handelt es sich bei dieser Tour um eine Drogenerfahrung. Wir sind verpeilt, verstrahlt, launisch, mal labern Markus und ich uns aufgekratzt voll, mal schweigen wir einander wütend an. Gespräche mit anderen Fahrern kippen ins Sinnlose.

„Hallo Herr Deutschland!“

Häh? Hinter mir an der Kontrollstation steht ein Typ und will quatschen.

„Hallo, Herr, äh?“

„Herr Russland“, sagt er auf Deutsch, mit schwerem Akzent, grinst und mustert mich von oben bis unten. Sein Kumpel fummelt verwirrt an seinem Fahrrad herum und versucht irgendein wichtiges Teil in einer der Taschen zu finden. „Herr Moskau“, führt der vollkommen breitgeradete Russe im salzverkrusteten Fahrradtrikot aus. Seine Augen sind zu zwei schmalen Schlitzern verquollen, seine Zunge hängt schwer im Mund und lässt die Wörter nur widerwillig passieren. Sein Deutsch ist ziemlich gut. Auf dieser Tour ist es ja schon schwer genug, in der Muttersprache gerade Sätze aus dem zermatschten Kopf zu quetschen. Bestimmt sehe ich genauso aus wie er. Es ist das verquollene Paris-Brest-Paris-Gesicht, das fast alle tragen.

Ich denke ans Ankommen, und das ist nie gut, weil dann die Ungeduld ausbricht und es vorbei ist mit der rollenden Meditation

„Ah, Moskau, hallo“, sage ich und schaue blöd. Der Leidensgenosse aus Russland redet mit schwerer Stimme, es entspinnt sich ein Gespräch, wie es sonst an einem grellen Morgen nach

einer durchfeierten, durchzechten Nacht stattfinden könnte. Wir reden aneinander vorbei, darüber, dass die Tour hart ist, es nur zäh vorangeht, natürlich. Und dann erklärt Herr Russland mir das U-Bahn-System von Moskau. „Weißt du“, sagt er, „Moskau ist oval.“

Mit den Stunden liegen die Gefühle blank wie Stromkabel, deren Isolierung zerbröselt ist. Auf Langstrecken werde ich meistens sentimental, und mein innerer Bauplatz rückt immer näher ans Wasser. Ich denke an Julia und die Kinder, die ich mal wieder alleine gelassen habe, ich denke an meinen kranken Vater, der eine schwere Operation vor sich hat. Ich denke daran, dass ich nun doch nicht mehr sitzen kann, weil die Haut in meiner Radhose an zu vielen Stellen aufgescheuert ist. Dann denke ich ans Ankommen, weil nun die letzten 100 Kilometer angebrochen sind, und das ist nie gut, ans Ankommen zu denken, weil dann die Ungeduld ausbricht und es vorbei ist mit der rollenden Meditation.

Dann noch: ein Stand vor einem Wanderzirkus, Kaffee, Kuchen, Wasser, Schokolade für die tapferen Teilnehmer! Wir hocken uns ins Gras und essen. Markus stöhnt, ein dürrer Bulgare knetet sich die nackten Füße, direkt hinter uns sitzt ein verschrumpeltes Männchen und spielt Zirkus-Lieder auf einem Akkordeon. Stecke ich in einem David-Lynch-Film? Fahren wir wirklich nur Fahrrad?

Das letzte Mal geht die Sonne unter, das letzte Mal ziehen wir die gelben Warnwesten an und folgen den Rücklichtern vor uns zurück in den Schlosspark nach Rambouillet über die Ziellinie und in die erlösende Leere.

Was war das nun, was haben wir da geschafft? Etwas, das unerreichbar für die Selbstzweifel ist, die sonst gierig alles zernagen. Etwas, das als zerstörerische Selbsterfahrung beschrieben werden kann. Etwas, das mich mit Stolz erfüllt und auch mit Traurigkeit. Etwas, das ich noch nicht ganz verstanden habe.

Am nächsten Tag in der Schlange in einer Bäckerei muss ich an einen Satz aus dem besten aller Fahrradbücher denken: „Das Rennen“ vom niederländischen Schachmeister, Schriftsteller und Radrennfahrer Tim Krabbé. Gleich im ersten Absatz des Buchs lässt er vor einem Rennen seinen Blick über die Leute schweifen, die in Straßencafés sitzen, den Tag genießen und die keine Radrennfahrer sind. „Die Leere in ihnen“, schreibt Krabbé, „schockiert mich.“

Vielleicht ist es das: Aus der grotesken, ausufernden, wahnwitzigen Sinnlosigkeit dieser Tour taucht in all der Anstrengung, Monotonie und Körperlichkeit das Gefühl auf, einen tieferen Sinn zu spüren und eine Lücke zu füllen. Ich habe an einem mächtigen Ritual teilgenommen.

Aber was weiß ich denn. Ich bin ja nur Fahrrad gefahren.