



2022

2022 bytte jag cykelklubb för första gången på över 20 år. Även om jag rent tekniskt fortfarande är medlem i CK Valhall, så har mitt fokus och engagemang vänt till Stockholm CK.

Under Haute Route Alps 2018 träffade jag Bertil Sjöberg och de nästkommande vintrarna tränade vi båda på Studio l'Echelon. Ju mer vi pratade sommarträning, desto mer naturligt blev det med en övergång till Stockholm CK. Från att ha varit en lite udda fågel i Valhall, så kändes min profil med lite längre bergiga Gran Fondo-betonade lopp mer i mittfåran inom Stockholm CK. Det hela resulterade i en riktigt rolig nytändning.

Men samtidigt så finns det en inte helt oväsentlig frågeställning som skaver lite grand. Stockholm CK är sprunget ur en satsning på Vätternrundan, ett lopp som jag känt mig färdig med i över ett decennium. Det är en frågeställning som inte går att blunda för. Under träningspass, såväl inne som ute, så dryftas Vätternrundan om och om igen.

Det är i detta sammanhang som dessa rader skrivs, för helt plötsligt går det upp för mig att det är 20 år sedan vi var ett gäng som körde sub-8 på Vättern för första gången. På den tiden kunde vi knappt stava till "belgisk kedja" och Vänern Runt var ett av de få tillfällen som vi tränade gruppkörning tillsammans. Samtidigt så lyckades flera av oss köra på liknande och bättre tider vid flera efterföljande tillfällen, så någonting rätt måste vi ha gjort ...

VÄTTERNRUNDAN

I mina ögon så har det funnits två anledningar att köra Vätternrundan.

Den första är att prestera en viss tid. Väldigt få bryr sig om hur vädret var, hur man upplevde loppet eller om man klarade sig från punkteringar och vurpor. "Vilken tid körde du på?" är den enda fråga som är av betydelse.

Den andra anledningen är att toppa sig inför ett kommande lopp. Att köra hårt under lång tid i en grupp på platten är en utmärkt uppladdning för att några veckor senare avverka en betydligt kortare sträcka i Alperna eller Dolomiterna. När jag första gången nämnde denna aspekt för några kompisar, så ruskade många på huvudet och jag fick även intrycket att någon tyckte att det lät lite snobbigt. När Christopher Stevenson tillsammans med Magnus Bäckstedt körde Vätternrundan 2012 och Christopher någon vecka senare tog SM-titeln i linje, så tror jag att det tändes ett ljus vad jag hade syftat på, även om nyss nämnda herrar givetvis kör på en helt annan nivå än jag någonsin kunnat drömma om.

På Mallorca våren 2022, när Göran Granström och jag under några dagar tränade tillsammans med mas-gruppen som brukat köra "Mas-fart runt Vättern", så dök faktiskt en tredje anledning upp. Det var Anders "Hobbe" Holmberg som kom upp med aspekten att introducera nyblivna cyklister och guida dem i en långdistanssatsning. Det är faktiskt ett perspektiv som gör att jag inte helt stänger dörren för framtida Vätternrundor, men det skall samtidigt mycket till för att just denna dörr skall öppnas helt.

VÄTTERNRUNDAN 2001

Resultatet på Vätternrundan 2002 var en direkt följd av det som hände på Vätternrundan 2001. Då hade Ari Iivonen, Magnus Hektor och jag lite försiktigt kommit överens om att sikta på en tid under 9 timmar på Vätternrundan. Just då kändes detta en oerhört ambitiös satsning och att klara detta var långt ifrån någon självklarhet.

Fram till dess hade min bästa tid varit 9:30 och att kapa över en minut per mil kändes inte som helt trivialt. En bra totaltid består av två komponenter; en hög snitthastighet och minimalt med tid i depåer. Det är lätt att fokusera på hastigheten, men man kör aldrig ikapp tid då man står still. Vi beslöt att bara ta två pauser; i Fagerhult efter drygt 13 mil och i Boviken efter 22.5 mil.

Starten gick strax före klockan 4 på morgonen, vi hade lyckats landa i en riktigt bra grupp och det tuffade på bra. Under resan ner till Jönköping så pratade jag med några i gruppen om när de tänkte pausa, men det var ingen som hade något svar på den frågan. Jag minns att jag pratade om detta med Jan Sarenmark, men just då visste jag inte vem det var. Alla hängde bara på, så vi gjorde likadant.

Själv hade jag två 75 centiliterflaskor på cykeln och Magnus hade något liknande. Ari hade en enda enlitersflaska, den skulle räcka till Fagerhult och mellan efterföljande depåstopp. Jag försökte få till en dialog med Magnus och Ari om hur vi skulle göra, skulle vi hänga på den här gruppen eller skulle vi pausa efter 13 mil, oavsett hur övriga gruppen skulle göra? Magnus var



flexibel som vanligt, Ari var tyst. Jag frågade Ari om han hade tillräckligt med vätska för att fortsätta med gruppen efter Fagerhult. Ari var tyst. Jag frågade Ari om han vill ha lite av min sportdryck, för jag hade en del över. Ari var tyst. Till slut sa jag till Ari och Magnus att jag tänkte följa med gruppen, åtminstone till Hjo.

Det rullade på och jag kände mig inte det minsta trött, det är nog en av mina bästa dagar på cykeln någonsin. Vi passerade 15 mil på 4:00:45 och jag fick en smärre chock när jag insåg att vi höll ett 8-timmarstempo. Ögonblicket senare förstod jag att vi aldrig skulle köra in på 8 timmar, för vi måste ju pausa någon gång, vi skulle troligtvis även bli tröttare och färre i gruppen, men den fantastiska känslan fanns kvar om att vi höll ett tempo som jag några timmar tidigare inte hade kunnat drömma om.

I Hjo kommer verkligheten ikapp, vi är flera som måste fylla vätska, så vi släpper gruppen. På väg till depån får jag världens utskåpning av Ari; vi hade kommit överens om att stanna i Fagerhult och jag hade brutit denna överenskommelse. Magnus tar det med sedvanligt lugn och yttrar något i stil med "Qui tacet, consentit", den som tiger samtycker, och sedan är det inte mer med den saken.

Nästa minnesbild är den del av gruppen som pausat i Hjo och som står uppradade på en brygga för att uträtta sina lättare behov i Vättern. Ungefär som en scen ur Das Boot, när den lägger till i hamn efter en längre tid ute till havs.

Vi tuffar på de återstående milen och går i mål på 8:26, långt bättre än någon av oss hade vågat hoppas på. Vi har knappt rullat över mållinjen när Ari säger "Nästa år kör vi under 8 timmar". Nästan per automatik svarar jag att "Snabbare än så här kan jag inte köra", varvid Ari replikerar "Det säger du varje gång". Och det har han faktiskt rätt i. Och ändå lyckas jag förbättra min tid från år till år. Så kanske ...

VÄTTERNRUNDAN 2002

Att 2002 få till en sub-8-tid känns ungefär som att bygga en rymdskytel i sitt garage. Någon känner någon som hört talas om någon som kanske har gjort det. Roger Andersson och mas-gruppen har gjort det, men dem lär jag känna först några år senare ...

Allt handlar om att samla tillräckligt många, tillräckligt starka cyklister. Själv har jag kontakter inom Valhall, samt från de cykelresor jag gjort, främst de som arrangerats av Bernt Johansson. Magnus och Ari har kontakter inom Fredrikshof och det som senare skall bli CK Distans. Vi har alla kört Vätern Runt några gånger och känner folk därifrån.

När vi börjat få ihop ett bra kärngång, så visar det sig att ryktet börjat gå och vi får in intresseanmälningar från för oss okända cyklister, men med goda referenser. Till slut är vi 19 cyklister från vitt skilda delar av Sverige.

All kommunikation sker via e-mail och att försöka träna tillsammans finns inte på någons karta. En gång under våren träffas vi som bor runt Stockholm och pratar ihop oss lite. Det är två frågor som överskuggar allt annat; hur många stopp skall vi göra och hur gör vi med det stopp där vi skall fylla på med energi?

Avseende den första frågan, så vet Ari, Magnus och jag att det går att köra med ett enda stopp, men det är inget som vi lyckas övertyga de andra om. Vi enas om ett depåstopp, samt eventuellt ytterligare en paus för att lätta på trycket, utan att specificera var eller när. Den frågan svävar som en osalig ande över upplägget.

Vi är dock överens om att vi skall ha ett eget depåstopp och att detta bör ligga strax efter Hjo. Sedan går diskussionen i stå. Hur skall vi få till det rent praktiskt?

Efter mycket funderande så lyckas jag landa ett upplägg som känns realistiskt;

- Var och en förbereder sin egen påse till depån.
- Var och en får ett nummer tilldelat i bokstavsordning, som skall synas tydligt på påsen. Själv får jag nummer 13.
- Dagen innan loppet är vi några som rekar en plats för depån.
- Kvällen innan loppet träffas alla, packar in sina påsar i följbilen, vi går igenom upplägget för loppet samt var depån ligger.
- På morgonen kör bilen till depån och placerar ut påsarna med två meters mellanrum bakom bilen, så att påse nummer ett ligger närmast bilen.

Detta upplägg medger maximalt oberoende och flexibilitet. Efter loppet sa Bengt Jonsson att det var när vi presenterade detta upplägg för depåstoppet som han verkligen började tro på att det faktiskt kunde gå vägen.



I tillägg så sätter jag ihop ett Excel-ark med banprofil, samt snitthastigheter och mellantider för varje deletapp mellan de officiella depåerna. Efter bästa förmåga försöker jag ta höjd för banprofilen, en långsam start bakom motorcykel, motvind, medvind, paus eller pauser, trötthet på slutet och samtidigt landa några minuter under åtta timmars totaltid.

Normalt så planerar jag nästföljande års viktigaste lopp på hösten och senast på nyårsafton så skriver jag ner mina mål. Den här gången vågar jag dock inte skriva ner siffran 8 av rädsla att jag inte skall lyckas uppnå målet. Det som landar i skrift blir lite vagt, men all min fokus med träningen siktar på att kunna köra Vätternrundan 2002 under 8 timmar.

Träningsupplägget går enligt ett mönster som jag försöker kopiera från 1999 och 2001. Det blir spinning på vintern och sedan en vårresa till Mallorca tillsammans med Thomas Birath, där jag lyckas klämma ut nio cykeldagar ur en enveckas charterresa. Därefter blir det Valhall-träningar och Vänern Runt, samt en toppning då jag får ihop över 70 mil under åtta dagar i rad just inför loppet. Det sista passet är Ghetto GP, som ingår i CK Valhalls klubbmästerskaps-cup. Stefano Sangregorio och jag står och pratar i ösregnet just när starten går, så vi kastar oss iväg, men hamnar några meter efter klungan. Vi kör ett varv på fullt blås utan att vare sig tappa eller komma ikapp klungan, så vi avbryter jakten och kör ett träningspass på egen hand.

Till Motala har vi fått en riktigt cool följebil, en ljusblå Ferrari 456. Mikael Andersson, som är ägare till bilen, hans kompis som skall hålla i depån och jag åker iväg för att hitta en lämplig plats för ett depåstopp. Vi åker moturs från Motala och hittar en idealisk plats efter knappt 12 mil, men att sitta 24 mil i baksätet på en Ferrari låter betydligt häftigare än vad det är. Eller kanske inte ...

På fredagskvällen har vi ett första och sista gemensamt möte, lämnar ifrån oss våra påsar och därefter gäller det att få några timmars sömn.

Starten går 03:58, samma tid som året innan, vilket i mina ögon är perfekt. I den bästa av världar så är det rätt så vindstilla så pass tidigt på morgonen och efter några timmar så får gärna en lätt sydvästlig bris blåsa upp. Detta innebär förvisso motvind från Hammarsundet, men det får man ta efter många mil med vinden i ryggen.

Starten går en bit in i Motala och det tar en stund innan vi passerar mållinjen för att sedan ge oss ut på vägarna. I drygt tre kilometer ligger vi bakom en motorcykel som håller 20 km/h och det går plågsamt långsamt. Samtidigt som detta ingår i tidplanen, så är det otroligt frustrerande.

Vår grupp är en del i en startgrupp på 70 cyklister och vi försöker hålla ihop så gott det går. Vi kör på ett led med en som drar och när han är klar så faller han tillbaks och går in sist i vår del av gruppen.

Vi har ännu inte landat om vi skall ha en kispaus utöver depåstoppet, men under resan så utvecklar vi ett hyfsat bra system för att kommunicera inom gruppen. Eftersom jag har hållit i all mail-kontakt, så blir det ganska naturligt att frågor ställs till mig, antingen när jag faller ner efter att ha dragit eller när den som har frågan gör det. När jag sedan faller igenom nästa gång, så kollar jag upp frågeställningen med några i gruppen och försöker därefter fatta ett vettigt beslut i frågan. Detta kommunicerar jag sedan till alla i gruppen nästföljande gång jag faller igenom efter att ha dragit. Det är ingen snabb metod, men den visar sig fungera.

Så blir det med frågan om en extra kispaus och vi landar i att vi skall ta ett kort stopp på toppen av första backen efter Jönköping. Vi passerar depån i Jönköping några minuter efter tidplanen och just då känns det rätt så tungt, men jag säger inget till någon annan, utan håller det för mig själv. Stoppet går föredömligt fort, vi fortsätter att köra på och det verkar som att något händer i gruppen. Slakmotorna innan Fagerhult är bevisligen inte lättåtkäta, så jag vet inte om det är medvinden eller om det är något annat, men det känns som om vi flyger fram. Det är en fantastisk känsla och hur optimistisk jag än må ha varit beträffande snitthastigheten på den här delsträckan, så överträffar vi den med råge.

Vi kör igenom Hjo och kommer efter en kort stund till depån. Bakom världens vackraste ljusblåa Ferrari ligger 19 påsar på rad och var och en kör nästan med automatik fram till sin påse. I det här läget så har vi tappat flera i gruppen, men å andra sidan tagit ombord andra starka cyklister. Och då uppstår ett problem som vi inte tagit höjd för. Flera av cyklisterna som hängt på oss har hoppat över de ordinarie depåerna, samtidigt som vi inte har något att erbjuda dem. I efterhand, så skulle vi ha tagit med en vattendunk och några bananklasar, men det är lätt att vara efterklok. Det får bli en insättning på lärokontot inför ett annat tillfälle.

Vi är effektiva under stoppet. De flesta byter flaskor, fyller fickorna, dricker lite, äter lite, lättar på trycket och inväntar sedan övriga cyklister.



Vi kör vidare och det flyter på bra. När vi vänt och passerar depån i Hammarsundet så ligger vi bra till jämfört med tidplanen, men det rör sig bara om några minuter. Några börjar ta ut segern i förskott och det är enda gången som jag härsknar till, för vi har fortfarande fyra mil kvar, vägen är rätt så kuperad och nu kommer vi ha vinden i ansiktet.

Vid Medevi så går en eker av i Thomas Varadis framhjul. Han släpper upp bromsen, men fälgen ligger ändå emot lite, fast inte värre än att han kan fortsätta. Nu är vi så nära att sub-8 börjar kännas realistiskt och jag börjar fundera på vad jag själv skulle göra om något av mina hjul säckade ihop. En punktering skulle troligtvis inte hinna åtgärdas innan tiden rann ut. Om det skulle röra sig om framhjulet så skulle min plan vara att försöka byta det med en efterföljande cyklist mot att han eller hon skulle få behålla det efteråt. Jag är glad att jag slapp testa den planen i praktiken.

Vi är åtta cyklister från vår ursprungliga grupp som rullar in på 7:54 och ytterligare en rullar in på 8 timmar. I princip alla i gruppen presterar toptider och sätter personbästa. Känslan att hoppa av cykeln och att dela glädjen med övriga är obetalbar. Bengt Jonsson går bredvid mig när vi får våra medaljer, kastar en blick på min Colnago Master X Light och hans enda kommentar att jag till nästa gång bör skaffa mig en lättare cykel.

