



INFÖR LOPPET

”Snabbare, högre, starkare”, den olympiska devisen skulle lika gärna kunna beskriva trenden på cykellopp runt om i Europa. När jag för första gången körde La Marmotte, så gick det att efteranmäla sig till loppet på plats samma morgon. Nu, åtta år senare, tog platserna slut på två dagar. När vårt kompisgäng för första gången körde Vätternrundan under åtta timmar 2002, så var det sammanlagt 19 cyklister som tog sig under åttatimmarsgränsen. Tio år senare är siffran uppe i över 350 och sju timmar är gränsen som skall slås. De duktiga motionärerna blir allt fler och allt duktigare. Det som var extremt igår är allmängods idag.

Arrangörerna har anpassat utbudet efter denna trend och 2010 arrangerades Le Tour du Mont Blanc för första gången. 33 mil över sju bergspass med totalt 8000 höjdmeter klättring var onekligen en utmaning som kittlade, men då lyckades jag inte klämma in loppet i semesterplanerna. I år skulle loppet köras för tredje gången och nu klaffade planeringen, åtminstone initialt ...

Tidigt på året hörde Andreas Ingemarsson av sig med funderingar om att köra ett lopp på kontinenten. Hade jag något i planerna? Jag berättade om Le Tour du Mont Blanc och till min glädje så bestämde sig Andreas för att hänga på.

Planering

Vi är ute i god tid och lyckas ordna boende vid start- och målorten Les Saisies, en liten skidort mellan Chamonix och Albertville. När loppet närmar sig så stämmer vi av några frågor med Magnus Hektor och Markus Lindholm på Alviks Cykel, som båda kört loppet tidigare. Deras information, tillsammans med egna erfarenheter från La Marmotte, Jotunheimen Rundt och Stockholm – Göteborg lägger sedan grunden till vårt upplägg.

Jag gör en banprofil och en uppskattning av tiden för olika delsträckor, tid i depå, samt den mat och dryck som skall bäras med eller skickas i förväg till olika depåer. Schablonmässigt planerar jag 12 km/h som snitthastighet i klättringarna, 10 km/h uppför Champex, samt 35 till 40 km/h i snitt utför. Snitthastigheterna uppför är något lägre än på La Marmotte och utför betydligt lägre. Då jag endast kört de två sista utförsloporna tidigare, vill jag vara defensiv med uppskattning av hastigheten utför för att inte bygga in onödig stress. Snitthastigheter för de delar av banan som inte finns på Climb by Bike uppskattas friskt och resultatet pekar på 16.5 timmars körning och 1.5 timmar i depå, en totaltid på 18 timmar.

Givet att vi startar i mörker, och med största sannolikhet kommer göra den sista utförskörningen samt klättringen i mörker, så införskaffar vi belysning av en helt annan kaliber än de lampor jag tidigare haft.

Den sista tiden innan loppet börjar dock min egen planering att knaka i fogarna. Efter att ha varit i riktigt bra slag i början av juni, så har min form störtdykt till mitten av juli. De två sista veckorna innan loppet, den tid jag normalt använder för att toppa formen, har istället blivit näst intill kliniskt rena från träning. Planen på 18 timmar får dock ligga kvar oförändrad. Den innehåller redan så mycket osäkerhet att det inte är värt att uppdatera den, samtidigt som loppets maxtid på 19 timmar ligger farligt nära.

Under de sista träningspassen leker jag med tanken att ställa in loppet, men det skulle kännas väldigt tungt och innerst inne vet jag att det skall till något exceptionellt för att jag inte skall stå på startlinjen i Les Saisies. Jag väljer istället att fokusera på det som faktiskt är på plats: med mina mått mätt så har jag bra med mil i benen, jag har rutin och erfarenhet från liknande lopp, samt är utrustad med ett tjockt pannben. Det kunde ha varit värre.

2010 hade loppet körts i solsken och värme, medan det 2011 hade varit ösregn och några enstaka plusgrader på topparna. Jag bestämmer mig för att köra endast om vädret var bra, vilket är en tolkningsfråga, men i det här fallet innebär det för mig att prognosen pekar på torrt väglag och vettiga temperaturer. För att jag inte skall få några idéer i ett tveksamt läge, så tar jag bara med cykelkläder för vackert väder.

Förberedelser

När jag kliver på planet på Arlanda, så har Andreas med familj redan påbörjat sin semester utanför Annecy. Jag landar i Genève, hämtar hyrbil, svänger förbi Veyrier du Lac, plockar upp Andreas och tillsammans fortsätter vi sedan till Les Saisies. Hotellet, Le Calgary, är fräscht och väldigt gemytligt. Det ägs av Franck Piccard, fransk olympisk guld- och bronsmedaljör i längdskidåkning.

Vi anländer på fredagseftermiddagen, knappt två dagar innan loppet. Vi monterar ihop och testkör våra cyklar och sedan tar vi en biltur för att rekognoscera loppets sista klättring. Det börjar skymma vid 21:30 och en halvtimme senare är det beckmörkt. Om planen håller, så kommer vi att göra den sista utförskörningen i dagsljus och den sista klättringen till mål i skymning och mörker.



Med bilen testkör vi den sista delen av Cormet de Roselend, samt den sista klättringen upp till målet, och försöker memorera de brantaste partierna. När vi detaljstuderar Fiche de Route, vägbeskrivningen för loppet, så inser jag att vi inte skall använda huvudvägen från Beaufort till Les Saisies, utan ta en mindre väg den första halvan.

Vi passerar Hauteluce och en moralisk fråga infinner sig. Vägbeskrivningen pekar på att man skall runda samhället, vilket innebär att man får en utförlöpa med en efterföljande uppförsbacke, men man kan samtidigt köra rakt igenom byn. Hur kommer vi att köra om två dagar? Kommer vi att ta den korrekta vägen, som innebär en liten klättring när man är som tröttast, eller kör vi rakt igenom byn? Kommer det kunna finnas någon hemlig kontroll att man tar vägen runt byn? Knappast, och frågan är en ren petitesse, men diskussionen blir intressant. Vi är båda ganska överens om att vi kommer att gena rakt igenom byn när vi väl cyklar den vägen.

Lördagen innan loppet börjar vi med ett slutligt test av våra cyklar och gör de sista justeringarna. Min belysning, som fungerat utmärkt så sent som kvällen innan, börjar nu glappa och lägger snart av helt och hållet. Jag har förvisso med mig en mindre reservlampa, men den vill jag helst inte använda under loppet. Bakväxelörat på Andreas cykel har tidigare fått sig en törn under flygtransporten, vilket resulterat i att några växlar inte går att få i. Vid en sista genomgång, så löser sig detta och växlingen fungerar näst intill klockrent.

När vi justerat det som går, så tar vi en biltur längs banans första del. Nästan hälften av köranvisningarna på Fiche de Route omfattar den sträckan och vi vill ägna så lite tid som möjligt åt orientering, i det fall att vi skulle vara ensamma redan i det läget. Vi upptäcker snart att skyltningen är väldigt bra där den behövs. Det är två olika typer av skyltar och bansträckningen följer en logisk linje i princip hela vägen. Det är bara när man skall runda något busskörfält, eller Chamonix stadskärna, som man måste tänka sig för. Men annars så hittar vi vägen och lär oss vilka skyltar vi skall leta efter och var de brukar vara placerade.

Det som däremot överraskar är två klättringar som försvinner bland de jättestigningar som senare skall avverkas. Först är det en mindre klättring ut från Saint Gervais, men därefter är det en riktigt rejäl historia upp mot depån i Vaudagne, precis innan Chamonix. Det är en styv klättring, som dessutom skall göras på en riktigt dålig vägbana. Den är förvisso inte mer än fyra kilometer, men slår det mesta som finns i södra halvan av Sverige.

Vi fortsätter ända fram till Col des Montets, som är loppets första pass och i ärlighetens namn inte speciellt märkvärdigt. Vi vänder, äter lunch i Argentière där Andreas tidigare varit på skidsemester och tar därefter snabbaste vägen tillbaks till Les Saisies. På hemvägen hittar vi en cykelaffär där jag införskaffar en ny belysning. Lampan är inte alls lika stark som min ordinarie, så länge den fungerade, men lyser betydligt starkare än reservlampan. Den stora fördelen är att den är betydligt mindre och smidigare än originalbelysningen.

Vi hinner hem lagom till arrangörernas introduktionsmöte. Det hålls i ortens samlingssal, kristallsalen, som ligger i samma byggnad som turistkontoret. Salen är fullbesatt, mestadels av tunna medelålders män. Stämningen är avvaktande, det förekommer småprat runt om i salen, men allt är mycket försiktigt och tyst. Respekten för den digra resan som ligger framför oss återspeglas i stämningen.

Mötet genomförs tidsmässigt tre fjärdedelar på franska och en fjärdedel på engelska, men PowerPoint-bilderna är på båda språken och budskapet framgår tydligt. De intressantaste punkterna är att loppet har en tidsgräns i Martigny, att det finns en springbrunn en bit in på klättringen upp till Col du Grand Saint Bernard och att vi skall vara extra vaksamma vid tre utförskörningar.

Det finns egentligen två tidsgränser. De som kommer till Martigny innan den första av dessa kör över Col de Champex enligt loppets ordinarie vägsträckning. De som kommer till Martigny efter den andra tidsgränsen måste bryta loppet, då de inte kommer kunna fullfölja det i tid, så de får vända tillbaks till Les Saisies samma väg som de kommit. De som anländer mellan de två tidsgränserna får följa huvudvägen från Martigny till början av klättringen mot Col du Grand Saint Bernard via Sembrancher, d.v.s. runda Col de Champex, och fortsätta på loppets ordinarie bansträckning därifrån.

Arrangörerna rekommenderar oss att fylla vatten i springbrunnen uppför Col du Grand Saint Bernard, då det inte finns någon depå och klättringen är väldigt lång.

Vidare är det tre utförsåkningarna som arrangörerna varnar för. Dessa är Col des Saisies, då den kommer att köras i mörker, samt Col du Grand Saint Bernard och Cormet de Roselend.

När vi efter mötet går tillbaks till hotellet, så är huvudgatan genom Les Saisies avstängd för trafik och där finns nu en start- och målgång, samt ett podium. På hotellet gör vi sedan de sista förberedelserna inför loppet. Le Tour du Mont Blanc arrangeras av Sportcommunication, samma organisation som genomför La Marmotte. De är oerhört kompetenta, men har några svaga sidor. En sådan är den mat och dryck som serveras i depåerna. Därför förbereder vi portionspåsar med Vitargo, som vi



kärleksfullt kallar för knarkpåsar. Ungefär hälften av dessa skall vi bära med oss från start och resten skickar vi till depåerna på Col du Grand och Petit Saint Bernard, där vi kan blanda innehållet i det vatten som serveras. Jag har svårt att kvantifiera energi- och vätskeintaget för ett så här långt lopp, men erfarenhetsmässigt vet jag att en bra målsättning är att vara kissnödig vid varje depåstopp.

Eftersom min mage efter ett halvt dygn brukar tröttna på allt sött som den får istoppat sig, så gör vi också små tunnbrödsrullar med ost och torkad skinka. Några tas med och några skickas till depåerna. Eftersom knäna kan komma med obehagliga överraskningar på den här typen av lopp, så får även några Voltarentabletter följa med.

Väderprognosen för söndagen kan inte vara bättre. Vi kollar Les Saisies, Chamonix, Aosta och Bourg Saint Maurice. Överallt skall det vara omkring 20 grader på dagen, molnfritt och svag vind. På Col du Grand Saint Bernard skall det vara soligt och fyra till elva grader. Klädvalet för min del faller därför på armvärmare och vindväst som enda förstärkningsplagg. Andreas tar även knävärmare, tunna skoöverdrag och en keps innanför hjälmen.

Till slut är alla förberedelse klara, så vi kan provpacka utrustningen. När alla finjusteringar är gjorda så går vi ner och äter en utsökt middag på hotellet. Eftersom vi skall gå upp innan hotellfrukosten börjar serveras, så får vi en frukostbricka till rummet inför morgondagen, en helt suverän service. Vi lägger oss, men sömnen vill inte riktigt infinna sig. Jag vänder och vrider på mig, kollar klockan flera gånger och lyckas till slut somna en stund efter midnatt.

Sista smörjelsen

Klockan ringer 03:30, vi går upp och äter vår frukost på rummet. Det är gott om tid och starten är bara ett par hundra meter från hotellet. Vi tar på oss cykelkläderna. Andreas har redan kvällen innan packat fickorna, medan jag fyller mina med alla dessa påsar som ligger uppradade på bordet. Utanför fönstret är det kolmörkt när vi smörjer in oss med solskydd. Det känns lätt absurt, men jag är tacksam för att det behövs. Alternativet hade inte alls varit lika tilltalande.

Vi rullar ner till starten och är där en kvart före start. Totalt 250 cyklister är anmälda till loppet och det är inte många som ställt upp sig än. Klockan är snart fem, det är kolmörkt, näst intill vindstilla och en termometer visar sex plusgrader. Det kunde inte vara bättre.

Startleden fylls på, ödesmättad musik börjar strömma ur högtalarna och arrangörerna säger några sista ord innan start. Vi skall ta det försiktigt utför, en masterbil kommer att köra först utför Col des Saisies och ingen får köra framför den bilen. Det känns inte som någon begränsning för min del. Fem minuter kvar till start.

Inför loppet har Andreas och jag diskuterat mycket om hur vi skall förhålla oss i och med att vi faktiskt är två som skall köra tillsammans. Utan att ha punktat ner resultatet, så har vi ändå kommit fram till ett förhållningssätt:

- Vi kör tillsammans så länge det bara går
- Den som känner att han sinkar den andre låter denne köra
- Vi skall vara så självförsörjande som möjligt med avseende på energi
- Vi tar det lugnt i all mörkerkörning
- Vi skall om möjligt följa tidsschemat för att slippa mörkerkörning nerför Cormet de Roselend
- Vi skall köra utan att någonsin behöva ta i, för att inte riskera att klappa igenom och vara så fräscha som möjligt vid målgång

Vi har även ventilerat våra respektive worst case-scenarion. I mitt fall är det kramp och för Andreas är det att gå tom på energi. I båda fallen så är lösningen att kontinuerligt stoppa i sig vätska och mat.

Nu skall allt detta omsättas i praktiken.

LE TOUR DU MONT BLANC

Start

Starten går och snart är hela klungan i rullning. Jag håller mig tätt bakom Andreas, då han har en starkare lampa än jag. Jag håller den positionen några kilometer, men sedan glider andra cyklister emellan och jag tappar kontakten, men oroar mig inte speciellt mycket för det.



Under våra bilturer har vi noterat att de två första orterna som passeras, Les Frasses och Notre Dame de Belcombe, har meterhöga avskiljare mellan körbanorna i respektive ort. Dessa vållar inga som helst problem, utan klungan susar som ett utdraget pärlband av röda ljus utför berget.

Jag tycker att jag mestadels blir omkörd av andra cyklister, kör om någon enstaka cyklist någon gång emellanåt, men har egentligen ingen aning om var i klungan jag befinner mig. Vid ett tillfälle, när jag tror att jag ligger bland de sista, så gör vägen en vid sväng och vid utgången ser jag en sträng av vita framljus som fortfarande är på väg in i kurvan. Efter Notre Dame de Belcombe börjar det ljusna och vi får en föraning om att en vacker dag börjar gry.

Utförsåkningens slutar med att vi kommer ut på huvudvägen från Albertville, via Megève och vidare till Saint Gervais. Vägavsnittet bär lätt uppför hela vägen till Megève och småklungor bildas direkt. Det är lätt att se på körstilen bland åkarna att det rör sig om ett rutinerat gäng. Körningen är tigt, men känns säker och trygg. Jag jobbar mig upp i klungan och ser snart Andreas en bit fram. Med sina 203 centimeter i strumplästen är det lätt att identifiera honom.

Efter Demi Quartier svänger vi av från huvudvägen och börjar en underbar utförslöpa ner mot Saint Gervais. De är ingen annan trafik och det känns som om vi störtdyker nerför berget. Efter stan börjar den första lilla klättringen och jag tar det lugnt. Andreas känns het, men jag väljer att släppa lucka för att inte gå för hårt såpass tidigt. Gruppen vi kört i splittras upp och vi är en handfull åkare som tuggar oss uppför tillsammans.

Vägen planar ut och återigen bildas en större grupp. Vi korsar motorvägen och förflyttar oss till den motsatta sidan av dalgången. Nu börjar den oklassificerad klättringen upp till Vaudagne, en klättring som görs på en bedrövligt dålig väg. Åter igen släpper jag lucka och blir hela tiden omkörd av andra cyklister, enstaka åkare eller mindre grupper. Andreas ser min situation och anpassar sin hastighet.

Jag överväldigas av känslan av att vara sist i loppet, men lyckas resonera bort den. Jag struntar i placering och fokuserar endast på att matcha den uppgjorda tidplanen.

Den första depån kommer efter 56 kilometer, direkt efter toppen i Vaudagne. Hittills har jag ätit och druckit bra, men vi stannar likväl för att fylla vatten och blanda i energipulver. Jag lättar på trycket och får bekräftat att jag hittills fått i mig tillräckligt med energi.

Vi kör vidare i en mindre grupp på vägen som går på skrå längs berget. Vi rundar Chamonix, kör in på huvudvägen mot Martigny och fortsätter mot dagens första pass, Col des Montets, 1461 m.ö.h.

Col des Montets och Col de la Forclaz

Vi är en liten grupp som tillsammans tar oss ut ur Chamonix-dalen. Vägen sluttar lätt uppför, men initialt är det knappt märkbart. Först när vi närmar oss Argentière börjar vägen bli brantare och åter igen släpper jag lucka för att inte gå på för hårt. Även om skillnaden i hastighet mot resten av gruppen nästan är försumbar, så växer avståndet märkbart med tiden och efter en stund är de utom synhåll.

Det är egentligen bara de sista tre kilometrarna då stigningen gör sig känd och toppen nås utan större ansträngning. Den efterföljande utförsåkningens är suverän. Det är fortfarande tidigt på morgonen och då vägen går genom skog, så vill inte känslan av dag ännu infinna sig. Det är bra sikt genom kurvorna och knappt någon trafik. Efter en stund får vi syn på en ensam cyklist en bit framför oss. Vi fortsätter att stå på för att ta oss ikapp och avståndet krymper undan för undan, men vi kommer aldrig ifatt honom. Utförsåkningens en fröjd och ett välkommet avbrott till all den klättring som hittills inte känts något vidare för min del.

Längst ner i dalen passerar vi den schweiziska gränsen och på en gång börjar klättringen upp mot Col de La Forclaz, som ligger på 1526 meters höjd.

Nästan direkt får jag ett hugg på insidan av vänster lår. Det är en första krampkänning. Jag hojtar till Andreas, som kör framför mig, och svänger in till vägkanten. En skräckinjagande tanke om att tvingas bryta loppet och cykla tillbaks passerar genom huvudet, men jag trycker bort den. Jag sätter i mig en gel och en försvarlig mängd energidryck. Vi resonerar lite kring vad som kan vara anledningen till krampkänningen. Vi kommer överens om att den troligtvis beror på kylan i kombination med utförskörningen och jag försöker få mig att tro på det argumentet.

Vi sätter av vidare uppför berget. Det är den andra klassificerade klättringen och har en lutning på omkring sex procent. Det är schweiziskt gulligt runt omkring och överallt ser vi skyltar om försäljning av aprikosrelaterade produkter, men jag har svårt att koncentrera mig på omgivningarna. Tankarna vandrar hela tiden till hur jag skall undvika kramp framöver. Jag vet redan svaret



på detta, så jag äter och dricker kontinuerligt. Tunnbrödsrullarna är för torra för att ätas i en klättring, men gelen slinker ner utan problem.

Jag har försökt memorera längden på varje klättring och blir förvånad när vi når toppen tidigare än beräknat. Det visar sig att den verkliga vägen är fyra kilometer kortare än min minnesbild, så det är bara att tacka och ta emot.

Utförsåkning från toppen ner till Martigny visar sig vara bland den häftigaste jag varit med om. Nästan direkt känner jag att farten är hög, men utan att någon fartkänsla egentligen infinner sig. Jag kollar hastighetsmätaren och den visar över 70 km/h. Vi står på och efter en stund öppnar sig dalen framför oss, snett ner till höger. Solen har nu kommit upp ordentligt, man ser hela dalgången, Martigny och de omgivande bergen. Det är en fantastisk syn, något jag bara vill spara i min minnesbank och kunna plocka fram när jag så önskar.

Vägen följer bergväggen och sikten genom kurvorna kan knappast vara bättre. Efter vad som känns som en halv evighet så närmar vi oss en kurva som skall få vägen att följa bergväggen åt andra hållet. Jag är nu helt fartblind och konsulterar hastighetsmätaren inför den annalkande serpentinen. Något i mig påpekar olämpligheten i att försöka ta den i 65 km/h, så jag börjar bromsa ner ekipaget. Färden fortsätter ner längs bergväggen och backen vill bara aldrig ta slut. Vi möter en och annan cyklist på vägen uppför berget och jag kan inte låta bli att tänka vi kör i en bättre riktning än de. Till slut når vi Martigny som två stora rullande leenden. Om man skall göra en enda utförsåkning på cykel i sitt liv, så är det den här.

Skytningen är återigen utmärkt, så vi glider lätt genom stan och kommer till depån, som ligger precis innan nästa klättring. Vi fyller vatten, blandar i Vitargo, äter och dricker. Andreas känner att någonting inte står rätt till med bakhjulet och en närmare inspektion visar att en eker har gått av. Han drar och släpper de intilliggande nipplarna, och med sina 36 ekrar känns hjulet stabilt. Efter en kort paus kan vi fortsätta vidare.

Champex

Backen börjar så snart man lämnar depån och arrangörerna har ställt ut en rad koner mitt i den smala vägen. Medan vi står i depån, så hör vi arrangörerna hojta till de cyklister som kör på fel sida konerna, så de får vända och ta dem på rätt sida. När vi själva åker, så förstår vi att det är registreringen som sker till höger om konerna, så att arrangörerna kan hålla koll på vilka som passerat och när, för att ha koll på tidsgränserna.

Jag har visualiserat klättringen som en kortare variant av Alpe d'Huez och så snart vi börjar klättra, så känner jag igen mig i miljön. Glädjande, så slipper man de första riktigt branta kilometrarna av Alpe d'Huez och kommer direkt in i den lutning som sedan fortsätter resten av klättringen.

Trafiken mellan Martigny och Orsieres går huvudsakligen på väg N27, medan vägen över Champex är en liten biväg över berget som förbinder dessa orter. Därför är den väldigt sparsamt trafikerad och vi kan köra sida vid sida. Vi försöker hitta ett tempo som vi båda skall kunna hålla utan ansträngning hur länge som helst och så snart vi hittat det tempot, så stämmer vi av våra pulsnivåer. Min ligger omkring 147 slag per minut och Andreas ungefär 10 slag lägre. Vi kallar det för komfortpuls. För min del ligger den mer än 10 slag lägre än när jag kör uppför Alpe d'Huez på slutet av La Marmotte, men det här loppet handlar mycket mer om uthållighet än den intensitet som jag ändå orkar hålla på La Marmotte.

Genom att stämma av våra pulsnivåer så kan jag genom att titta på mina pulsvärden bilda mig en uppfattning om hur hårt Andreas behöver köra, så att jag av försiktighet inte råkar höja tempot för mycket. Och vice versa. De gånger jag sneglar på hastighetsmätaren så verkar farten ligga på 10 – 11 km/h.

När avstämningen är gjord och vi känner att värdena verkar stämma med våra respektive upplevelser, så glider samtalet vidare in på pulsbaserad träning, näring, kost, vikt och vidare till andra mer eller mindre närbesläktade teman som cykelresor, diverse skrönor, samt hur det gick till när vi träffade våra respektive. Innan jag vet ordet av, så har vi avverkat mer än halva klättringen och all disharmoni som jag känt i de tidigare klättringarna är som bortblåst. Nu känner jag att jag befinner mig i min rätta miljö.

Under de sista fem kilometrarna avtar samtalet något, men när vi kommer upp till passet så känner vi oss fräscha. Återigen fyller vi på vatten och blandar i pulver. Jag har lovat att skicka SMS till Inga-Lill från de fem sista topparna, så jag har förberett dessa meddelanden i mobilen. Nu skickar jag det första och det ser ut som att vi ligger cirka 20 minuter före tidsschemat. Det är troligtvis de tre utförsåkningarna som skapat större delen av denna tidsvinst.

Utförskörningen är helt odramatisk. Vi följer vägen längs bergssidan och dalen öppnar upp sig på höger sida. När vi närmar oss backens botten i Orsieres, så kan vi se klättringen upp till Col du Grand Saint Bernard på andra sidan staden, och de cyklister som redan är på väg uppför den.



Col du Grand Saint Bernard

Vi kör igenom stan och vägen börjar klättra medan vi fortfarande är i bebyggelse. Andreas hojtar till och pekar på springbrunnen som står på ett litet torg vid sidan av vägen. Först förstår jag ingenting, men sedan fattar jag att det är den här brunnen som arrangörerna menat under mötet. Jag hade tolkat det som att den skulle befinna sig halvväggs upp på berget, men Andreas hade varit mer uppmärksam. Vi stannar, gör i ordning energidryck och äter varsin tunnbrödsrulle. Ett par andra cyklister stannar till och jag passar även på att tvätta händerna, som har en fantastisk förmåga att dra till sig gel.

Vi lämnar stan och vägen går först åt vad som känns som helt fel håll. Efter en stund gör vi en 180-graders sväng och får då även vinden i ryggen. Det känns väldigt lyxigt. Enligt mina beräkningar med stöd från Climb by Bike, så bör den här klättringen vara 30.5 kilometer, men det är svårt att veta exakt var deras klättring startar jämfört med där vi kör. Därför är det svårt att bedöma exakt hur långt vi har till toppen.

Efter att ha kommit från Frankrike, så är vi vana att bilisterna tar stor hänsyn till oss cyklister. Rätt snabbt inser vi att de schweiziska bilisterna inte alls är lika hänsynsfulla. Omkörningarna görs tigare, i högre hastighet och ofta när det är mötande trafik. Ungefär som i Sverige, med andra ord. Att ligga i bredd är uteslutet, så vi lägger oss på led och växeldrar. Vi drar ganska länge åt gången och efter en stund märker vi att jag är den något fräschare av oss under denna del av klättringen. Jag lägger mig först och håller benhård koll på min puls för att tempot skall passa oss båda och vi stämmer av detta med jämna mellanrum.

Man ser långa vägavsnitt framför sig och vi kan se ett par cyklister framför oss. Långsamt tuggar vi oss ikapp dem. Någon släpper direkt och någon hänger på. De flesta har vi sett tidigare åtminstone en gång under loppet.

Vi kommer fram till ett parti där vägen går under ett lavinskydd. Det finns en cykelväg utanför lavinskyddet och en ensam cyklist strax framför oss väljer cykelvägen. Vi gör likadant och kan plötsligt köra i bredd och prata lite. En av våra medresenärer kommer upp jämsides, jag gissar att han är fransman, och vi börjar samspråka. Han undrar om vi vet hur långt det är kvar till toppen. Jag säger att om Fiche de Route stämmer och om min cykeldator stämmer, så är det cirka 12 kilometer kvar, även om jag tycker att något i detta inte är helt korrekt. Det är spurdistanst med andra ord, tillägger jag med ett leende. Det verkar dock som om han tar mig på orden och drar iväg från oss övriga.

Strax därpå tar både lavinskyddet och cykelvägen slut. Vi lägger oss på rad, men snart kommer vi till nästa lavinskydd. Denna gång finns ingen cykelväg, så det är bara att köra vidare. Vid infarten finns en skylt som säger att det är 7 kilometer till tunneln genom berget och 14 till toppen. Informationen på skylten skiljer sig med 3 kilometer från Fiche de Route, en skillnad åt fel håll. Andreas lade också märke till att det råder stoppförbud på vägen i 7 kilometer, något vi tolkar som längden på lavinskyddet.

Så snart vägen kommit in under lavinskyddet planar den ut en smula. Vi höjer hastigheten något, men håller oss hela tiden i komfortzonen. Fransmannen har anslutit till en mindre grupp cyklister en bit framför oss och utan att höja tempot så närmar vi oss gruppen. Det största obehaget med att cykla under lavinskyddet är motorcyklarna. Ljudet vid deras omkörningar förstärks oerhört när de passerar och jag kör ideligen med ett finger i vänster öra. Vi kör ikapp och förbi gruppen framför oss, och de flesta verkar hänga på.

Efter knappt 7 kilometer slutar lavinskyddet, så bilar och motorcyklar kan fortsätta via tunneln genom berget. Vi cyklister svänger av huvudvägen och tar oss an toppen, som förväntas ligga mellan 4 och 7 kilometer bort, beroende på informationskälla. Vi tar mental höjd för 7 kilometer och trampar vidare.

Efter en ganska mörk och relativt snäll klättring genom lavinskyddet, så exponeras vi nu för solen och vägen skjuter i höjden. Lutningen på vägen över toppen behöver inte ta hänsyn att lastbilar skall kunna köra, då de tar tunneln.

Alla andra cyklister släpper oss, så Andreas och jag jobbar oss själva uppför berget. Vi är högt nu och det finns ingen växtlighet längre. Även om solen gassar, så är temperaturen behaglig. Det går långsamt och jag tror att Andreas känner sig segare än jag. Vi kommer till en skylt som säger att passet är fyra kilometer bort. Om det stämmer, så ligger toppen 2 kilometer bortanför Fiche de Route och en kilometer hitom vägs skyltens anvisning. Vi tuggar på och till slut är vi uppe på loppets högsta punkt på 2469 m.ö.h.

På toppen finns en depå och hit har vi skickat varsin påse med förnödenheter. Vi fyller fickorna med knarkpåsar, gel och tunnbrödrullar, och sedan kör vi igenom vår vanliga rutin, nu inklusive SMS till Inga-Lill. Vi har drygat ut vår ledning över tidsschemat till ungefär en halvtimme.

Utförsåkningen är en av de som arrangörerna klassat som farlig. Därför tar vi det lugnt i början. Vi ser en skylt med texten Tornante och jag inser att vi nu är i Italien. Vägen är lite snirklig, men inte märkvärdigt besvärlig på något sätt. Snart lär vi oss



hur den är utformad och släpper på mer. Vi kommer ikapp en cyklist som jag tycker kör lite underligt, utan att jag kan sätta fingret på vad det är. Efter att ha iakttagit honom en stund, så ser jag att båda benen är amputerade strax under knäna och att han kör med proteser. I kurvorna har han en position på cykeln som skiljer sig från den gängse och får då även en lite annorlunda linje genom kurvorna. Vi kör om honom. Då vägen fortsätter vara lite småteknisk och hyfsat brant, kommer vi ikapp en bil som vi kör om. En stund senare kör vi om ytterligare en. Det är bra att vara lättroad, för jag tycker det är precis lika roligt varje gång.

Vi kommer hela tiden ikapp cyklister och de flesta tar hjul och hänger på oss. Efter en stund byter vägen karaktär. Den blir bredare med längre raksträckor innan man kommer till kurvor som ibland är skymda. Efter tre vårresor till Italien de senaste åren tycker jag ha lärt mig det italienska sättet att skylta krokiga vägar och med tanke på vägens bredd står jag på för fullt. Efter en stund är det bara Andreas och ytterligare en blåklädd cyklist kvar, som jag utan några som helst belägg antar är italienare. Vi fortsätter utför på tre man. Den blåklädde tar över täten och efter en stund blir det en liten lucka. När vi passerar Aosta, en av loppets lägsta punkter, stannar vi och tar av vindvästar och armbvärmare. Den blåklädde har försvunnit och vi fortsätter ensamma igen. För första gången känner jag att det är riktigt hett.

Åter igen är vi som två stora flin som har kommit ner för berget. Även den här utförsörningen har varit suverän och om den har klassats som farlig, så vill jag ha fler farliga utförslopor. Det här är beroendeframkallande.

Col du Petit Saint Bernard

Det har varit svårt att hitta höjdprofiler för avsnittet mellan Aosta och början på klättringen upp till Col du Petit Saint Bernard. Fiche de Route har heller inte varit till så stor hjälp, men vi förstår att det rör sig om en lätt klättring, eller snarare ett motlut, som skall avverkas under ett par mil. Vägen är mestadels bred och fin, och sluttar lätt uppför. Trafiken har åter igen blivit vänligare. Vi reflekterar över att de flesta orter vi passerar har väldigt franskklingande namn. När vi börjar närma oss depån i La Salle så öppnar sig dalen framför oss och vi möts av en magnifik syn. Rakt framför oss kan vi se Mont Blanc i all sin prakt, badande i strålande solljus. Vi njuter av vyn och försöker ta in den med alla sinnen.

Vi behöver knappt prata med varandra längre när vi kommer in till depåerna, båda vet vad som skall göras och vi är effektiva, utan att stressa. På den här depån serveras även pasta, som vi passar på att peta i oss. Vi tvättar av händerna i en springbrunn, sköljer hjälmarna med kallvatten och sedan sätter vi av. Vägen går igenom Morgex, vi ignorerar avfarten mot Cormayeur och vänder istället upp mot Col du Petit Saint Bernard. Det skall vara 27.5 kilometer upp till toppen härifrån.

Den här gången är det jag som har svårt att hitta flytet. Andreas tar täten och får slå av på tempot några gånger för att inte glida ifrån mig. Åter igen kör vi ifatt några ensamma cyklister. En känns numera som en gammal bekanting, men vi har väldigt olika körstil, vilket gör det svårt att slå följe. Han verkar vara snabbare än oss i depåerna och sedan rullar vi ifatt honom längs vägen.

Klättringen är lummig och jämnbrant. Efter en stund kommer vi till några numrerade kurvor. Det visar sig vara åtta stycken och jag känner fortfarande att det går trögt. Vi passerar några byar, bland annat La Thuile, och dessa ger välkomna avbrott i klättringen. Med cirka en mil kvar blir vägen rejält dålig, en meter av asfalten på dess högra sida är uppbruten längs en lång sträcka. Det är bra att vi cyklar uppför här.

Det känns trögt, jag har inget flyt, så jag räknar lite på vår sluttid. Även om vi istället för 12 km/h snittar 10 km/h från och med nu och i efterföljande klättringar, så kommer vi ändå att göra utförsåkning nerför Cormet de Roselend i dagsljus och sluttiden kommer att hamna lite under 18 timmar. Det är med andra ord ingen fara på taket.

Vi når toppen på 2188 meters höjd och även till den här depån har vi skickat varsin påse med energi. Vi fyller våra fickor, gör allt det där andra och sätter av utför. De 30 kilometrarna mellan toppen och Bourg Saint Maurice har jag kört åt båda hållen och min minnesbild från 2005 tillbaka är att det är en snabb utförslopa, men dagens övriga backar får den att framstå i en helt annan dager. Vi har stark motvind och flera kurvor är så snäva att vi tvingas till igångdrag. Vi är nu lite bortskämda från de tidigare utförsörningarna, så det är inte speciellt synd om oss bara för att vi tvingas till att ställa oss på pedalerna några gånger under tre mils utförsåkning. Men det kunde ha gått lite snabbare om det inte varit denna nedrans motvind.

Till slut öppnar sig dalen nedanför oss och vi kan nästan se över till Les Arcs. En stund senare passerar vi byn Séiez och efter ytterligare några minuter når vi Bourg Saint Maurice. Vi tar av vindvästarna, kör förbi vätskekontrollen utan att stanna och börjar klättringen upp till dagens sista pass.



Cormet de Roselend

Tour de France har använt Cormet de Roselend vid ett flertal tillfällen och i princip alltid i motsatt riktning mot den som vi kör. Tyvärr har det ofta skett krascher vid dessa tillfällen och därför är jag väldigt tacksam över att vi kör åt det håll som vi kör. Vi skall ta oss an 19.5 kilometer och ta oss upp till 1968 meters höjd.

Det är den första klassificerade klättringen som vi gör i Frankrike. Till vår hjälp har vi nu de gulvita kilometerstenarna som visar information om vilken höjd man är på, hur många kilometer det är kvar till toppen, samt snittlutningen för nästkommande kilometer. Informationen underlättar klättringen oerhört, då man kan ställa in sig mentalt på hur jobbig nästa kilometer kommer att bli. Vi vet också att snittet av lutningen på alla kilometerstenar skall vara omkring 6, så vi håller koll på hur många procentenheter vi har till godo, eller hur mycket vi ligger under snittlutningen.

Klättringen går under sin första hälft genom skog och vi kör förbi en bil som parkerat precis vid vägkanten. Två kvinnor står bredvid och när vi närmar oss, så applåderar de och hejar på oss. Vi ler och vinkar tillbaks, och inser att de är cyklistänkor som är följeslagare till sina män. Undrar hur deras dag har sett ut?

Allt det som inte känts bra för min del uppför Col du Petit Saint Bernard är som bortblåst och klättringen går lätt. Andreas och jag stämmer av nivåerna på vår respektive komfortpuls och i båda fallen har den sänkts med cirka 10 slag sedan Champex. Vi segar oss ikapp och förbi enstaka ensamma cyklister, vilka uteslutande släpper kontakten. Allt eftersom tunnar skogen ut och ersätts av ett stenlandskap. Vi träffar på de två kvinnorna med bilen gång efter annan, vinkar och till slut är det nästan som att vi känner varandra. Deras män måste ligga ganska tätt bakom oss.

Uppe på berget kör vi ikapp en ensam kvinnlig cyklist, som har en filmkamera på styret. Jag frågar om den är på och så är fallet. Minneskortet räcker för en timmes film, men batterierna tar slut snabbare. Hon berättar inte om hon får någon support med att hantera detta, eller om hon bär med sig allt för att kunna byta själv.

Vi är nu en liten grupp på fyra cyklister som jobbar oss uppför berget. Vägen planar ut och vi kan se en fjällsjö med en imponerande stor intilliggande camping. Beroende på hur vägen växlar riktning, så får vi vinden i ryggen eller i ansiktet. Det spelar ingen roll nu, för vi är nära toppen och slutet på loppet närmar sig. Detta markeras ytterligare genom att solen inte står lika högt längre, det blir svalare och kvällen börjar falla på.

Både Andreas och min mage är vid det här laget ganska trötta på all gel och Vitargo som vi stoppat i oss under dagen, och börjar nu att säga ifrån. Vi tar det lugnt i depån på toppen, dricker lite varmt te och jag får i mig en tunnbrödrulle. När magen tagit emot och accepterat dessa känns det direkt mycket bättre och samma sak verkar gälla för Andreas, så vi sätter av utför.

Den här utförslopan gjorde jag ganska exakt ett år tidigare, så jag minns den väl. När jag under klättringens sista del beskrev den för Andreas, så delade jag upp den i tre delar. Första delen går från toppen ner till Barrage de Roselend och där hittade jag inget flyt i körningen förra året. Andra delen är en kort plåtå, som påbörjas med en kort backe för att sedan plana ut. Tredje delen börjar så snart man passerar Barrage de Roselend och är en traditionell alpin väg, så där är det bara att stå på. De sista kilometrarna av backen körde vi även med bil för två dygn sedan, något som känns väldigt långt bort just nu.

Den första delen känns avig även idag. Vi kör så snabbt som det känns säkert. Efter en vänstersväng ser man hela Barrage de Roselend nedanför och det är en hänförande utsikt. Vi tar oss ner och på det platta partiet lägger vi oss bredvid varandra så vi kan växla några ord. Avsnittet passeras snabbt och vi börjar vår sista utförskörning. Det är lätt att ställa om till en typ av väg som vi känner igen, så vi släpper på.

Efter en stund ser jag i en kurva hur två bilar kommit ikapp oss och ligger på behörigt avstånd bakom. Vi trycker på för att de inte skall behöva köra om, men när vi kommer till ett rakare avsnitt, så kör den ena bilen förbi. Vägen blir med en mer teknisk och vi kastar oss in bakom bilen. Vi följer den så tätt vi vågar, men utan att förlora suget från den. I ytterligare ett rakt parti drar den ifrån, men så snart vägen blir snirkligare så är vi ikapp igen. Den sista delen av utförslopan körs i eufori och när bilen slutligen kör ifrån oss är det dags för oss att svänga in från huvudvägen mot Beaufort och in på vår sista klättring. Vi stannar, gapskrattar och pustar ut efter de senaste minuternas totala anspänning. Vindvästarna åker av för sista gången och sedan bär det av igen.

Col des Saisies

Vi kör in på en lokal väg från Beaufort som ansluter till den större distriktsvägen till Les Saisies ungefär halvvägs upp till toppen. Arrangörerna har hela tiden varit noga med att tacka de två kommuner som sponsrar loppet, Hauluce och Les Saisies, och vi gissar att anledningen till detta vägval är att vi då passerar byn Hauteluce.



Två partier av den sista klättringen är lite extra branta och de första två kilometrarna är ett av dessa. Vi tar oss an klättringen med ro. Det är fortfarande mycket dagsljus kvar, så vi kör bredvid varandra och det är inga problem att hålla samtalet igång.

Vägen planar ut och brantar till igen strax innan Hauteluce. Vi skall precis kör ikapp en cyklist som befinner sig mitt i rondellen och som verkar tveka om han skall runda stan eller köra rakt igenom den. Utan att tveka så rundar vi Hauteluce. Har vi följt vägen så långt, så skall vi inte ta några genvägar på slutet. Cyklisten ser sig nödd till att göra likadant. Efter stan klättrar vägen snabbt upp mot huvudvägen till Les Saisies. Innan vi når vägkorset tittar vi ner och ser den ensamme cyklisten långt nedanför oss.

Nu börjar det bli mörkt, men det är bara fem eller sju kilometer kvar, beroende på om man tror på arrangörerna eller de officiella vägskyltarna. Vi fortsätter att köra i bredd och när det blir riktigt mörkt så lägger sig Andreas närmast vägkanten, då hans lampa lyser betydligt bättre än min och det vore trist att avsluta loppet genom att köra ner i ett dike.

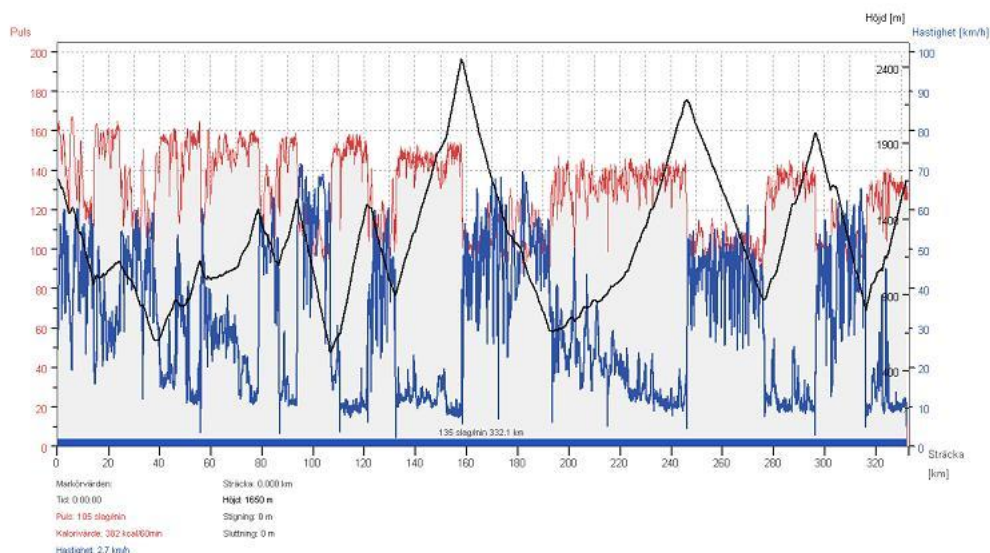
Vi kommer ikapp några röda bakljus och när vi närmar oss Les Saisies, så vi är till slut fem cyklist som kör tillsammans. De sista kilometrarna har vi mött både bilar och cyklist på väg nerför berget, och som tutat och vinkat glatt. När vi kör in i byn, så får vi hjälp av gatubelysningen och när vi passerat rondellen mitt i byn, kan vi se konturerna av målbanderollen längre upp i backen. En äldre cyklist i gruppen sätter in en spurt, så att hans fru får en bra bild av målgången, medan vi andra rullar in i lugn och ro.

Mål

Vi stannar direkt efter målgången och gratulerar varandra. Det känns fantastiskt bra. Klockan är strax efter 22 på kvällen, vi går åt sidan för att inte vara i vägen för andra, plockar upp mobiltelefonerna och ringer till våra respektive. Jag känner mig nästan euforisk och jag tycker mig höra på Andreas tonfall att även han är lite hög. Det är pastaparty i kristallsalen, men vi beslutar oss för att först gå till hotellet för att duscha och byta om, det ligger ju bara runt hörnet.

Vi badar, duschar och byter om till civila kläder. Sedan promenerar vi ner till turistkontoret och kristallsalen. Det sitter ett 40-tal cyklist vid borden, samt några funktionärer som vi känner igen från depåerna. Vi lastar på lite sallad, ost och bröd, samt ett litet glas vin, och så slår vi oss ner. Allting smakar väldigt bra.

Av 250 anmälda cyklist, så lyckades 190 slutföra loppet under 19 timmar, d.v.s. komma i mål innan midnatt. Bästa tid var 11:41. Andreas och jag rullade in på 17:09, runt 140:e plats.



Person	Mikael Przysuski	Datum	2012-07-22	Puls	135 / 167		
Träning	330 km, Le Tour du Mont Blanc	Tid	05.01.21	Hastighet	21,3 / 71,8		
Sport	Cykling	Varaktighet	15:37:11.8				
		Sträcka	332,1 km				
Kommentar	332 km, 17:09 / 15:37, 21.3 km/h. Körde hela vägen med Andreas Ingemarsson.			Stigning	7835 (+0.5%)		
				Markering	0:00:00 - 15:37:10 (15:37:10 / 332,1 km)		



EPILOG

Kan man känna sig fräsch efter 33 mil och 8000 höjdmeter? Ja, faktiskt. Som i andra fall, så är det farten som dödar, eller i alla fall tar knäcken på en. Genom att hela tiden köra på vår komfortpuls och tillföra kroppen ordentligt med energi, så är vi båda i förvånansvärt bra skick efter loppet.

Rent mentalt är den här typen av lopp betydligt lättare att köra än till exempel Vätternrundan, som jag tycker till stor del är som att plöja sig igenom en smet av skog utan att ha koll på var man egentligen befinner sig. Här har man ett antal klättringar att klara av, samt tillhörande utförslöpor. Tack vare att varje klättring går långsamt, så har man tid att beskåda den fantastiska inramningen och att verkligen vara här och nu. I utförslöpora försvinner kilometrarna snabbare än man hinner blinka. Detta gör loppet inte är 33 mil, utan sju klättringar, med två små som bonus i början.

Vi är tacksamma för att arrangörerna har dragit loppet i den riktning som de gjort, då i princip alla svåra och dåligt asfalterade vägvägsnitt har avverkats upp för. Även start och mål är placerat så att utförsåkning i mörker minimeras. Trots att vi bara varit 250 startande, så har arrangemanget samma organisation som om loppet vore för tusentals cyklister. Storartat, med andra ord. Anmälningavgiften för loppet ligger på omkring 1000-lappen och för detta får man, utöver arrangemanget och upplevelsen, en riktigt snygg cykeltröja, samt en finisher-tröja till alla som fullföljer loppet inom 19 timmar. Det känns verkligen att man får valuta för pengarna.

Under loppets sista delar funderade jag på om jag skulle köra loppet igen och hur jag skulle förändra upplägget i så fall. Min slutsats blev att jag nog inte kommer att köra loppet igen. Så som det slutligen blev, med väder, sällskap och genomförande, så blev det en upplevelse som är svår att toppa. Och då kanske man skall låta bli. Kanske.