



PROLOG

Haute Route är ett lopp som jag kör tillsammans med Uffe Johansson. Så enkelt är det, eller rättare sagt, så enkelt har det varit. Det var Uffe som en gång i tiden tipsade mig om loppet och det har varit naturligt att köra loppet tillsammans. Att vi förutom att vara jämna på cykeln även har likartad musiksmak har förenklat resandet ytterligare. Senaste gången, 2018, så hade Uffe en begynnande artros i knäna, något som gjorde stora delar av hans lopp till en plåga.

Sedan kom pandemin och när den väl börjat klinga av, så börjar det kittla i resenerven igen. Uffes knä var ännu inte i tillräcklig form för några utmaningar i Alperna, så en Haute Route-resa skulle få bli annorlunda den här gången. Svaret på detta blev att byta 7-dagarsformatet mot ett 3-dagarslopp och genomföra loppet på egen hand. Att efter två år av pandemi försöka synka en resa och ett lopp med någon annan kändes inte aktuellt.

Inför 2022 hade Haute Route-organisationen en handfull kortare lopp och de som utan tvekan intresserade mig mest var Alpe d'Huez i slutet av juni och Davos i slutet av september. Efter en kort avstämning hemma, så såg vi en fördel i att Alpe d'Huez låg före semestrarna, samtidigt som Davos tidsmässigt låg i en period med historiskt ostabla väderlek.

Det var svårt att veta hur stort tryck det skulle vara på lopp av den här typen efter pandemin. Skulle det vara högttryck eller skulle man bli en ensam åkare? Jag tänkte inte ta några chanser, utan bokade så snart möjligheten gavs.

Vinterträningen genomfördes enligt ett nu etablerat format för tredje året i rad på Studio l'Echelon. På våren åkte Göran Granström och jag till Alcudia, där vi under några dagar körde tillsammans med mas-gruppen, anförda av Roger Andersson och Anders "Hobbe" Holmgren. Det var underbart att få cykla på Mallorca igen och på en av våra turer lyckades vi stöta ihop med Sven-Erik Vik och några andra från Örebrocyklisterna.

Loppet närmade sig och en noggrannare titt i kalender visade att det sammanföll med en lite senare liggande midsommarhelg. Inte helt optimalt, men bokningen var gjord sedan länge och utan några större problem så lyckades Inga-Lill hitta ett bra upplägg för midsommarfirande i Värmland. Så planen kvarstod, men alla bokningar hade fått vänta tills vi båda landat midsommarfirandet.

Avfärd

I lagom tid inför resan så börjar den svenska flyginfrastrukturen gå på knäna. Efter en pandemiperiod med kraftigt reducerat resande, så drar flygandet igång igen efter skolavslutningarna och då är det mycket som inte är på plats. Långa väntetider på Arlanda medför att resenärer kommer allt tidigare, vilket i sin tur skapar trängsel, kaos och ytterligare fördröjning p.g.a. att ännu fler människor skall samsas på ett begränsat utrymme.

Direktflyg till Genève är ett minne blott, så vilket seriöst flygbolag jag än väljer så kommer det att bli en mellanlandning, något som i sin tur dramatiskt ökar risken för att min cykel och jag inte skall komma fram till slutdestinationen samtidigt. Jag bokar en flight med Swiss Air som avgår från Arlanda klockan 10 två dagar före loppet, men blir tämligen omgående ombokad till ett annat flyg som avgår 06:45. För att hinna med incheckningen, samt få några timmars sömn natten innan, så bestämmer jag mig för att övernatta på Arlanda. På morgonen dagen före avfärd meddelar Swiss Air att de har en extrainsatt incheckning mellan klockan 16 och 18, så jag tidigarelägger min avresa till flygplatsen för att hinna med den.

Det vore fel att säga att det är folktomt när jag kommer till Arlanda, men givet läget den senaste tiden, så känns det nästan så. På mindre än en halvtimme så har jag checkat in såväl resväska som cykel och kan strosa omkring på flygplatsen med endast handbagage. Helt plötsligt ser resan väldigt mycket ljusare ut och jag kan verkligen koppla av.

Både på flyget till Zürich och sedan vidare till Genève så talar piloterna en härlig schweizertyska. Den kastar mig bakåt till en sommar på gymnasiet då jag följde med en kompis och hans familj till Kandersteg i Berner Oberland. Efter vistelsen där så kunde jag nästan förstå språket, men numera fattar jag halvfjärs. Men schweizertyskans underbara melodi gör mig glad och bidrar till att höja stämningen.

Väl framme i Genève så anländer både min resväska och min cykel snart efter att jag själv kommit av planet, något som jag i princip hade räknat bort. Biluthyrningen går smärtfritt och sedan är det bara att sätta av mot Alpe d'Huez. I Grenoble är det som vanligt vägarbete som saktar ner trafiken, men detta underlättar samtidigt navigeringen, så jag försöker se det positiva i situationen. En liten stund efter klockan 19 är jag framme vid mitt hotell, Le Pic Blanc, efter en mycket lång resdag.



DAG 0: ALPE D'HUEZ – ALPE D'HUEZ VIA VILLARD-RECULAS

2014 så var jag otroligt spänd inför och under Uffes och min första Haute Route. Formatet, logistiken och allt som rörde loppet var okänd materia. 2018 var jag betydligt mer avspänd. Nu brydde jag mig knappt. Allt fokus hade hamnat på resan och eftersom boendet skulle vara på ett enda ställe, så innebar det oerhört mycket enklare logistik. Kanske hade jag tagit det lite för lugnt?

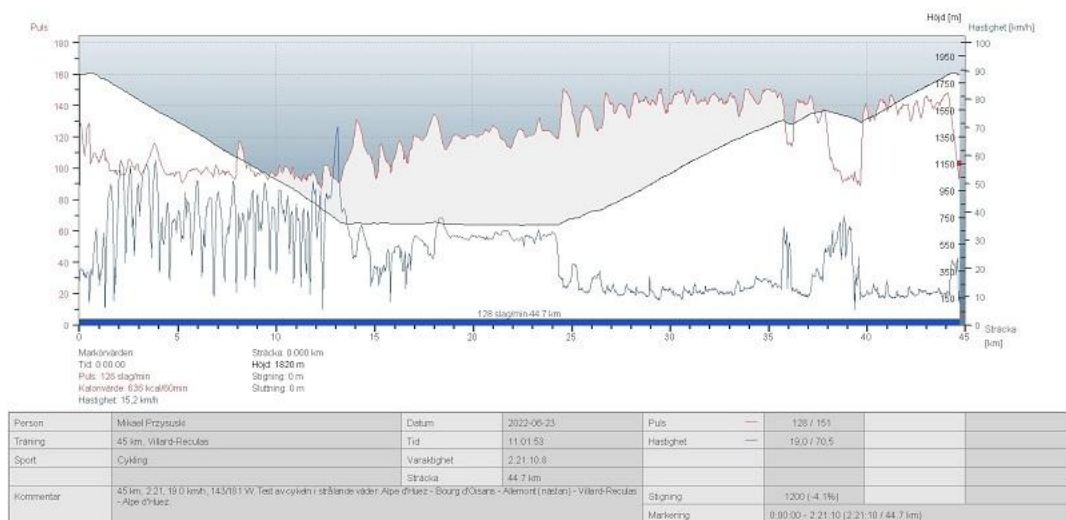
Väderprognosen för den första etappen på fredag visar på ösregn och jag minns tillbaks till tredje etappen på Haute Route Alps 2014, men inte ens det får mig ur balans. Om några dagar så får vi se hur illa som det verkligen blir.

Dagen före loppet öppnar registreringen klockan 14 och två timmar senare kan man följa med på en extrainsatt tur tillsammans med några av Haute Route-ambassadörerna. Eftersom jag är färdiginstallerad på hotellrummet, cykeln är klar och vädret är strålande, så tar jag istället en tur på egen hand.

Jag kör ner till Bourg d'Oisans, viker av mot Allemond och tänker ta mig an klättringen tillbaks via Villard-Reculas på samma sätt som den skall köras nästföljande dag. Uffe och jag körde den vägen under den regndränkta etappen 2014 och min minnesbild är att klättringen är lite längre än huvudvägen från Bourg d'Oisans, men betydligt snällare. Denna minnesbild visar sig vara helt felaktig. Den kan botten i att vi tidigare samma dag hade tagit oss över Col de la Madeleine och Col du Glandon och relativt dessa så var den här lättare. Och visst är den lättare än den vanliga vägen, men bara marginellt. Mitt minne sa mig också att långa sträckor av vägen går på skrå längs berget, men nu visar det sig att även dessa sträckor lutade betänkligt. Väl ute på huvudvägen från Bourg d'Oisans, D211, så följer jag den inte mer än två kilometer och viker av på väg D211F, som går mer direkt till mitt hotell.

Nummerlapp hämtas ut och jag strosar omkring lite i Haute Route Village. Där finns en del information som jag inte hittat på hemsidan och jag inser till slut att jag måste ladda ner arrangörernas app för att inte missa något väsentligt. Lite tråkigt att det är olika information i olika kanaler, men det är bara att gilla läget. Jag tar en sen lunch på en restaurang nere vid turistinformationen och efteråt, vid 16-snåret, så kommer en rejäl regnskur. Det är bara att hoppas att de som kör extraturen klarar sig.

Klockan 19 är det briefing och den hålls som vanligt av Fergus Grant. Säkerheten sätts i första rummet, vilket känns tryggt. Två av de tre utförskörningarna är neutraliserade, så tidtagningen stoppas, och om vädret blir alltför dåligt, så kan etappen kortas av. Efteråt är det pastaparty och därefter är det dags att återvända till hotellet för att förbereda morgondagens etapp. Starten skall gå 07:00 från Haute Route Village.



- Start: 11:00
- Distans: 45 km
- Stigning: 1200 m
- Tid i sadeln: 2:21
- Rullsnitt: 19.0 km/h

ETAPP 1: ALPE D'HUEZ – ALPE D'HUEZ VIA VILLARD-RECULAS



Jag vaknar ofrivilligt strax efter fyra och jag hör en enstaka fågel kvittra utanför fönstret, så jag gissar att vädret inte kan vara alltför dåligt. Frukosten serveras från klockan fem och jag hänger på låset, men det är ändå en handfull cyklister som redan sitter i matsalen när jag kommer ner. Även några från arrangörssidan bor på hotellet.

Om jag inte känt till väderprognosen, så hade jag tyckt att utsikten genom fönstren såg lovande ut. Efter frukosten tar jag en kort sväng utanför hotellet och det ligger en tunn våt hinna över asfalten, men det är inte kallt, vilket är lovande.

Allt är förberett sedan kvällen innan så jag rullar iväg från hotellet omkring kvart i sju och är vid starten några minuter senare. Vägarna är fortfarande våta, men lite varstans så börjar de torka upp. Vid starten får jag reda på att dagens original-etapp har kortats ner, så att alla cyklister kommer att köra kompakt-etappen och följaktligen vända på toppen av Croix de Fer. Detta har meddelats i appen, något som jag givetvis missat fullständigt.

Starten går och vi kör i samlad tropp. Hastigheten ligger omkring 30 km/h, vilket är lite för långsamt, men samtidigt så är det en stor grupp som skall vallas nerför berget. Vi skall köra nästan två mil innan tidtagningen startar och på vägen passerar vi Col de la Confession. Efter en stund så sätter sig formationen och allt som oftast hamnar jag i närheten av en riktigt snygg rödmetallic Wilier som tyvärr har väldigt skrikiga bromsar.

Vi kör mestadels i skuggan av berg och träd, så det är lite småruggigt samtidigt som man förstår att en vacker morgon håller på att gry. Hade det inte varit för alla samstämmiga väderprognoser, så hade jag trott att vi gick en strålande dag till mötes, men vädret kan skifta snabbt i bergen.

Croix de Fer

Väl nere så kommer vi fram till Barrage de Verney och flera stannar för att ta av vindvästar och jackor. Själv nöjer jag mig med att dra ner dragkedjan på min väst, för det är fortfarande svalt. Vi kör längs dammen som bjuder på härliga vyer och direkt efteråt så tar vi oss över en liten knix. En kort stund senare börjar själva klättringen, något som inte går att missa.

Vägen är helt nyasfalterad och skjuter i höjden mellan träden. Det här är det brantaste partiet, så det gäller att inte gå på för hårt. Det är nu effektmätaren kommer till pass och jag försöker att inte ligga över 200 Watt, men det är näst intill omöjligt i de branta partierna. Och de branta partierna är de som det finns flest av i den här delen av klättringen.

Alla har sina nationalitetsflaggor på nummerlapparna och när vi kommer upp till Le Riviere så undrar en finsk cyklist om jag kommer direkt från midsommarfirandet. Strax efteråt börjar vägen gå lätt utför och blir sedan allt brantare. Sista biten av utförslopan består av två branta serpentiner, som avslutas med en tvär sväng över en bro och därefter fortsätter vägen tvärbrant uppför. Jag har kört den här sträckan tillräckligt många gånger för att ta det försiktigt över bron, men en av de andra cyklisterna trycker på ordentligt i sista biten utför, lyckas få med sig farten och vinner en bit i början på klättringen.

En cyklist kör vid min sida och vi börjar prata lite om hur pass brant det är här och hur vägen ser ut framöver. Han har en väldigt snygg röd Wilier, troligtvis den som jag hörde en stund tidigare i utförslopan. Det går en stund, vi pratar på och märker att vi är rätt så jämna, så vi fortsätter att cykla och prata.

Enligt Magnus Hektors teorem så är hjärnan det enda organ i kroppen som kan känna smärta. Följaktligen gäller det att se till att hjärnan fokuserar någon helt annanstans än på det som kroppen just nu utsätts för. Vid sådana tillfällen när jag kör själv så försöker jag ägna mig åt huvudräkning eller åt att försöka beskriva läget utifrån en utomstående betraktares perspektiv, gärna i så positiva termer som möjligt.

Nu är vi är två, så kan vi prata med varandra istället, vilket är betydligt mer givande. Vi diskuterar olika cykellopp, sporter och resor. Han har även genomfört den ursprungliga Haute Route, alltså att på skidor ta sig mellan Chamonix och Zermatt. Ett ämne som engagerar oss båda är hur man skall förhålla sig till sin prestation, samtidigt som det är allt svårare att hålla samma nivå år efter år. Vi tillhör samma åldersgrupp, vi gör trots allt det här för att vi tycker det är roligt, men jag får intrycket av att vi tar tävlingsmomentet på lite olika sätt.

Helt plötsligt så har vi avverkat den andra etappen av Croix de Fer, knappt utan att jag märkt det och just nu är både omgivningarna och väder fantastiskt vackra.

Vi tar oss utför den andra, betydligt snällare utförslopan och när vi påbörjar den tredje delen av klättringen så möter vi de första cyklisterna som varit uppe vid toppen och vänt. Richard Noble, som min kompanjon heter, tycker det är lite deprimerande, medan jag tycker att vi tuffat på rätt så bra. Framför allt så har det varit en trevlig klättring. Vi har också en lätt medvind, så den sista delen upp till toppen är en behaglig resa.



I depån så är vi effektiva utan att stressa. Jag har fått i mig en dricksflaska, så den fylls på och jag petar i mig lite av maten som finns framdukad. Jag påbörjar även en energikaka, men de blir alltför mastig att få i sig, så den får följa med i fickan. Vi ser att molnen börjar hopa sig, så vi sätter av nerför berget.

Vi är rätt så jämna även utför, men i vissa partier så glider jag ifrån. Emellanåt så får vi sällskap av någon annan cyklist och till slut är vi tillbaka till Barrage de Verney. Richard tar av sin jacka och vi påbörjar klättringen upp mot Col de la Confession. Det är då någon öppnar kranen.

Col de la Confession

Det är samma klättring som jag körde igår, men förutsättningarna är helt förändrade. Regnet vräker ner, men det här är jag klädd för. Uppför Croix de Fer i strålande solsken så kändes det lite avigt med skoöverdrag, knävärmare och långa handskar, samt ass-saver på cykel, men nu kommer allt detta till sin rätt.

Vi tuggar oss uppför och efter en stund så börjar Richard sacka efter lite. Han säger åt mig att köra, men skillnaden i hastighet är så försumbar att jag drar av lite och vi fortsätter upp tillsammans. Samtalsämnena går nu över mot brittisk humor, tv-serier, Sveriges NATO-ansökan och engelsmännens syn på Boris Johnson. Vi har med andra ord lagt cocktail-snacket bakom oss och min ambition är att vi skall hålla oss till frågor som kräver tankeverksamhet, för att avleda fokus från regn, smärta och allmän misär.

I Villard-Reculas är det en matdepå där vi stannar för lite energiintag och sedan fortätter vi igen. Under dagen har vi till och från slagit följe med andra cyklisterna och nu är vi en liten grupp som kör över toppen och vidare mot byn Huez. Där står ett gäng funktionärer och guidar oss genom byn och jag skulle inte för en sekund vilja byta med någon av dem. Stort tack!

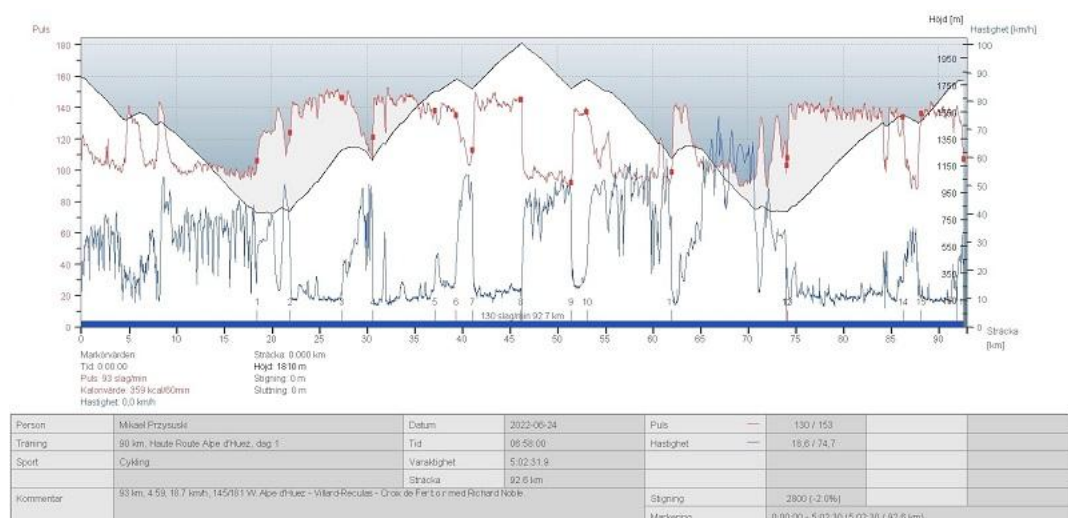
Alpe d'Huez

Ute på stora vägen kommer vi snart till en skylt som meddelar att det är fyra kilometer till mål. Richard får det allt tuffare, men vi pratar på så att fokus hamnar någon annanstans än där det är som jobbigast. Till slut så är vi i mål och vi tackar varandra.

Den här delen har jag planerat i förväg, så jag börjar med att rulla bort till cykeltvätten. På nolltid är den värsta smutsen borta och jag rullar vidare till hotellet. Cykeln får stå på en lämplig plats i receptionen, medan jag går upp på rummet, sköljer av kläderna och därefter tar en lång varm dusch. Sedan får cykeln en sista finputs och därefter är det bara att vila lite. Snart upphör regnet, solen steker hett och det är läge för att ta en promenad på stan.

Det är slutet av juni och om det inte varit för Haute Route, så hade Alpe d'Huez nästan varit helt dött. Förra året var Inga-Lill och jag här i början på september och då var säsongen över. Så sammantaget har de en väldigt kort sommarsäsong.

Briefing hålls 18:30 och därefter är det snacks och öl utanför Palais des Sports. Jag lyckas identifiera Richard, vilket inte är helt självklart i civila kläder och vi kommer överens om att försöka hitta varandra i Bourg d'Oisans imorgon för att köra tillsammans igen.





- Start: 07:00
- Distans: 93 km
- Stigning: 2800 m
- Tid i sadeln: 5:03 (totalt från start till mål)
- Rullsnitt: 18.6 km/h

ETAPP 2: LE BOURG D'OISANS – ALPE D'HUEZ

Starten går klockan 08:30 nere i Bourg d'Oisans, så frukosten serveras med start klockan 06:00 och det betyder sovmorgon. Efter frukosten går jag ut en sväng utanför hotellet för att känna på vädret. Det är helt molnfritt, men solen har inte kommit upp över bergen ännu och det är kallt och bitigt i luften.

Jag har på mig vindväst och armbvärmare, samt gladpack virat runt knäna på känt manér. Utanför hotellentrén så gör sig en tysk cyklist lustig över lösningen, men när jag förklarar syftet så huggar en av hans kompisar av honom; if it works, it works. En strålande vacker dag håller på att gry när jag rullar nerför berget.

Starten är förlagd till en liten bakgata mitt i Bourg d'Oisans och rätt snart så träffar jag på Richard. Vi är ute i god tid och småpratar lite. Till slut går starten och hela klungan rullar igenom stan, på väg mot klättringen upp mot Alpe d'Huez.

Combe de la Fayolle

Vi skall köra lite drygt två kilometer, som är den brantaste delen av klättringen och vid La Gare vika av mot "the Balcony Road" som den kallas av arrangörerna.

2018 tyckte både Uffe och jag att en klättring på 5 kilometer med en snittlutning omkring 7% borde kunde anses vara kategoriserad och då tog vi oss an klättringen efter att ha kommit uppifrån Alpe d'Huez. Vi döpte den till "klättringen som inte fanns". Idag kan vi addera ytterligare drygt två kilometer på över 10% till klättringen, men den anses ändå inte vara kategoriserad ...

Jag har förvarnat Richard om vad vi kan förvänta oss på den här sträckan och vi håller ett jämnt tryck på pedalerna uppför. Richard bor på samma hotell som Inga-Lill och jag bodde på för mindre än ett år sedan, Au Chamois d'Or, och där bor även Phil tillsammans med sin grupp. Phil har sagt att han och Rodolfo, som han körde med dagen innan, gärna ansluter till oss. Jättekul tycker vi, men allt eftersom kilometrarna tickar på så är Phil och Rodolfo antingen just framför eller just bakom oss, så våra körstilar verkar inte helt kompatibla. Genomsnittligt skulle man ändå kunna säga att vi kör tillsammans.

Till slut så vänder vägen utför och vi kan stå på. Vägen utför är bredare än den var uppför, men har sämre beläggning. Väl nere på plattan så skall vi köra en bakväg uppför första delen av vägen upp till Les Deux Alpes. Först kör vi dock en transportsträcka på ett par kilometer och tillsammans med starten i Bourg d'Oisans, så är det den enda plattkörning som dagen bjuder på. Den här sträckan är å andra sidan väldigt vacker och vi gör vårt bästa för att ta in alla synintryck. Vi kör på en större väg, så tidtagningen har stoppats och skall starta igen så snart klättringen börjar.

Mitt i en utförlöpa så finns en avtagsväg till vänster och några funktionärer signalerar åt oss att vi skall ta in där, något som jag är helt oförberedd på. Det är en smal väg som går mitt genom skogen och den ser ut att gå rakt uppför.

Les Deux Alpes

Lättaste växeln åker i med automatik och vi börjar genast resonera kring hur länge denna brant kan förväntas hålla på. Med gemensamma minnesglimtar från gårdagens briefing kommer vi överens om att det borde vara tre kilometer med denna lutning, något som senare visar sig vara helt korrekt.

Vi diskuterar bankernas och kreditkortsindustrins framtid när vi blir avbrutna av att vägen planar ut, börjar gå på skrå längs bergssidan och ger oss vidunderliga vyer. Efter en halvmils körning kommer vi ut på huvudvägen och nu är det bara att tugga på, så vi fortsätter vår dialog. Richard berättar om hur hans fru startat och utvecklat en egen verksamhet helt från scratch och om en resa som de gjort till Antarktis. Jag är inte säker på att jag skulle vilja göra den själv, men hans berättelse fastnar verkligen.

Som vanligt när vi har våra pratstunder så tuggar kilometrarna på av sig själva och snart så är vi upp i Les Deux Alpes. Tidtagningen stoppas och vi bestämmer oss för att ta det lugnt i depån. Det är inte så att vi solar, men allting får ta den tid det tar. Arrangörerna har verkligen lyckats med maten i depåerna; små paj-bitar, små pizza-bitar, lite frukt, bars och gel. Det är inte något stort utbud, men varenda matbit i depån är tilltalande och det är bara aptiten som sätter begränsningen.



Till slut inser vi att vi är klara och då börjar vi rulla utför. Den första halvmilen utför är densamma som vi körde uppför, men därefter håller vi oss kvar på huvudleden. Vägen är bred och den här delen är betydligt roligare att köra utför än uppför, så arrangörerna har verkligen lyckats med att dra rutten.

När vägen planar ut så korsar vi Barrage de Chambon och det är återigen en fantastisk känsla att köra med vatten på ena sidan och ett artificiellt stup på den andra. Man har lyckats bygga vägen så att man inte får någon obehagskänsla av stupet. På andra sidan dammen kör vi några hundra meter för att återigen göra en vänstersväng uppför en löjligt brant väg.

Col de Sarenne

Men den här gången så kommer det inte som någon överraskning. Om det är något som fastnat från gårdagens briefing, så är det att den första kilometern uppför Col de Sarenne är otroligt brant. När den är avverkad så har vi kommit till byn Mizoën och kan beskåda dammen långt där nere, trots att vi körde där alldeles nyss.

Solen skiner från en klarblå himmel och det blåser knappt någonting. Höjden gör ändå att det inte är stekhet, utan väldigt behagligt. En stund efter byn kommer ytterligare ett brant parti, men i övrigt så tuffar vi på uppför.

Ett tema för den här delen av klättringen är för- och nackdelar ur arbetsgivarens synvinkel att använda konsulter kontra egna anställda. Kilometrarna tickar på tills det är ungefär en halvmil upp till toppen. Richard får det allt tuffare och de sista trekilometerna får han bita i ordentligt, fast det är inte på något sätt så att jag själv glider upp på en räkmacka. Till slut når vi toppen tillsammans och kan beskåda de fantastiska vyerna.

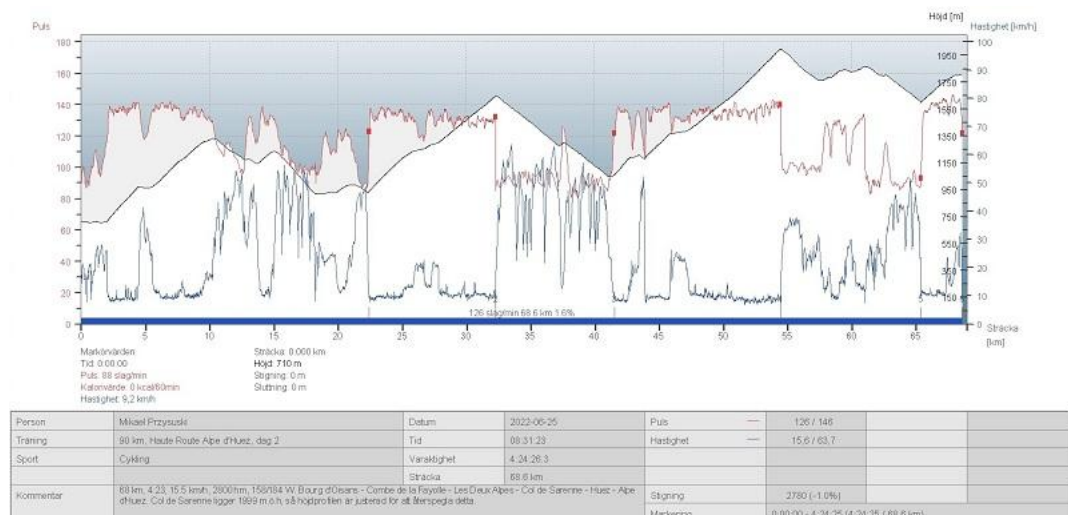
Richard har en fantastisk koll på när tidtagning börjar och slutar, något som jag helt bortser från, så efter ett kort stopp så rullar vi utför. Vägen utför Combe de Fayolle var bitvis rätt så dålig, men den här slår allt. Att den här sträckan inte är neutraliserad övergår mitt förstånd. Vi tar det lugnt och efter en stund så ansluter Phil. Det är synd att vägen är så erbarmligt dålig, för det förtar det roliga och allt fokus måste läggas på vägen framför.

Arrangörerna har ändå lagt in en sträcka där tidtagningen stoppas p.g.a. vägens beskaffenhet, men vi förstår inte varför just här, då vägen varken är bättre eller sämre än den övriga nedfarten från Col de Sarenne. Vi tar en paus i den neutraliserade zonen och därefter rullar vi den sista biten ner till Alpe d'Huez.

Alpe d'Huez

Vi kör förbi mitt hotell och vidare utför D211F, en väg som vi känner väl vid det här laget. Vi kommer ut på huvudvägen med cirka tre kilometer upp till Alpe d'Huez. Richard trycker på ordenligt och vi kör på ända in till mål. Sista biten kör vi sida vid sida och det känns fullständigt självklart att korsa mållinjen hand i hand. Richard intervjuas och arrangörerna tar några ytterligare bilder. Det känns härligt att vara i mål efter en kort, men intensiv etapp, där vi har avverkat över 2800 höjdmeter på 68 kilometers körning.

På briefing klockan 18:30 så presenteras upplägget för morgondagens bergstempo. Etappen körs enligt ett nu väletablerat upplägg, där cyklisterna startar med 20 sekunders mellanrum i omvänd ordning mot resultatlistan efter den föregående etappen. En kvart före start skall man komma till startområdet och därifrån slussas man sedan vidare till starttrampen. Inte helt otippat så skall Richard och jag vara där samtidigt, 09:15 vid startområdet och start omkring 09:30.





- Start: 08:30
- Distans: 69 km
- Stigning: 2780 m
- Tid i sadeln: 4:25 (totalt från start till mål)
- Rullsnitt: 15.6 km/h

ETAPP 3 (individuellt bergstempo): LE BOURG D'OISANS – ALPE D'HUEZ

Min plan är att starta nedfärden senast 08:30 för att inte behöva stressa, vilket betyder att jag kan ta det ytterligare lugnare den här morgonen. Allting är förberett sedan kvällen innan, inklusive sportdryck i både min ordinarie lilla dricksflaska och i den flaskan som jag skall dricka nere i byn och därefter slänga innan start.

På hotellrummet delar jag upp mina saker i två grupper, sådant som skall med på dagens tur och sådant som kanske skall med. De två flaskorna, reservslang och däcksavdragare skall med. Insexnyckelsats och vindväst skall kanske med. Då avfärden är senare än de föregående dagar, så är solen redan på väg upp över bergen och lyser in genom fönstret i hotellrummet. Även om jag kommer att frysa på nedfärden, så kan jag ta det lugnt och tina upp innan start.

Jag dubbelkollar och trippelkollar min starttid, så att jag inte kommer för sent, men det är samma siffror som poppar upp varje gång. Borde jag kanske åka iväg redan 08:20?

I slutänden är det bara slang och däckavdragare som får följa med, tillsammans med den extra flaskan. Det är redan varmt i solen fast betydligt svalare i skuggan, men det är inga problem att rulla utför berget utan förstärkningsplagg. Jag tar det lugn och ser till att hela tiden andas genom näsan för att undvika att dra på mig någon förkylning. Väl nere i stan, så är starten på samma ställe som föregående dag och efter en stund träffar jag på Richard.

Allt som jag gör på bergstempon är en kopia av det jag gjorde uppför Alpe d'Huez under Haute Route 2014. Trots att mina ben då var utmattade efter tre riktigt hårda dagar, så är det detta bergstempo som jag är mest nöjd med. Idag börjar jag med att tömma den flaskan med Vitargo som jag haft med mig, slänger den och spinner sedan loss benen på lätta växlar. Visst känns benen efter två dagars cykling, men handen på hjärtat så är det inte mycket värre än på en vanlig vårresa. Vad de kommer att tycka om tempoloppet är dock en helt annan sak, som jag förvisso kommer att få reda på om en stund.

Vi kallas till starten och jag går in i kön och några cyklister senare kommer Richard. Han ligger bättre till i sammandraget, så han startar någon minut efter mig. Allt är precis som det brukar vara på ett bergstempo på Haute Route. Cyklisterna startartar från ett podium, likt på de stora tävlingarna och det är 20 sekunder mellan de startande.

Efter starten så är det knappt två kilometer fram till "Kilometer 0", där såväl klättringen som tidtagningen startar, och det är där jag börjar trycka på. Det är nu effektmätaren kommer till sin rätt och jag försöker ligga i spannet mellan 220 och 260 Watt. Mina siffror vad gäller hastighet från 2014 sitter fastetsade i minnet och jag inser efter några kilometer att jag kommer få svårt att matcha dem.

Jag använder kurvorna för att accelerera in i nästa brant och samtidigt höja snitthastigheten. Den ligger omkring 12.2 km/h, vilket är lite för lågt för min smak, men det hade jag nog tyckt vad hastighetsmätaren än hade visat. Samtidigt så ligger jag i rätt effektzon och pulsen ligger konstant mellan 152 och 154 slag per minut, så det är inte mycket mer än så här jag kan göra.

Jag kör om cyklister hela tiden, både deltagare i Haute Route och andra. När jag segar mig ikapp någon måste jag emellanåt fokusera på att köra om direkt för att inte av ren bekvämlighet bara gå in på hjul. Efter 9.5 km kör jag om Phil och vi växlar några ord. Med 800 meter kvar till mål, när det planar ut, så blir jag själv omkörd för första och enda gången. Inför målgången i Tour de France-målet så lyckas jag för första gången någonsin få till en ordentlig spurt och sedan rullar jag över mållinjen på lite drygt 1:05, bara minuten långsammare än 2014. Solen skiner och det känns förbaskat bra.

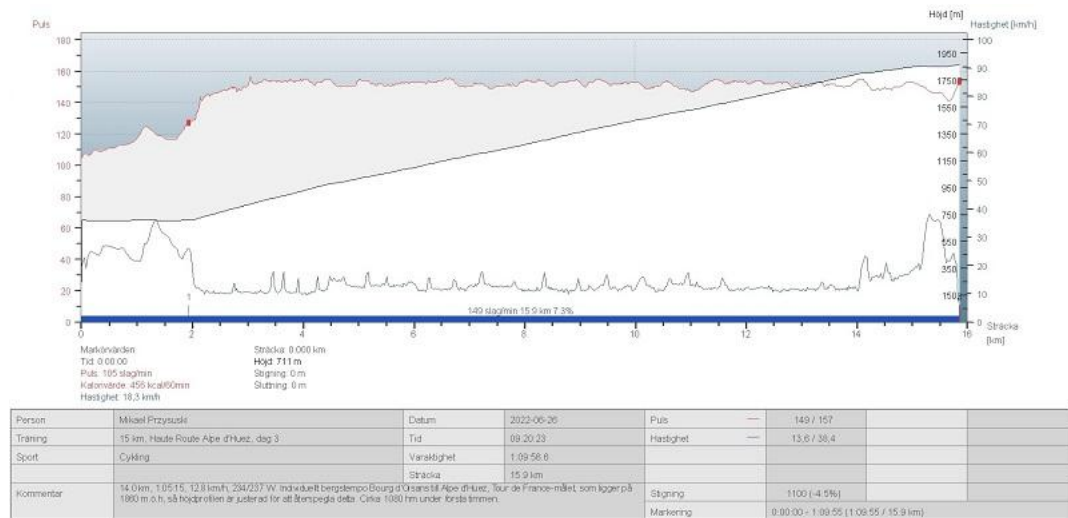
Jag rullar tillbaks till hotellet, där jag redan packat det mesta. Efter dusch, så packas cykeln ner och det sista trycks ner i resväskan. För deltagarna i loppet så har hotellet förlängt utcheckningstiden, vilket jag tacksamt tar emot och när allt är klart så stuvlar jag in mina väskor i bilen och går till arrangörernas avskeds-BBQ. Richard, Phil och de övriga i hans gäng är redan där.

Efter maten är det dags för den sista prisutdelningen och den har i mina ögon tre höjdpunkter. För det första är det många danskar som kört riktigt bra, både på herr- och damsidan. Det har märkts på de yngre klasserna i VM de senaste åren och det märks även här, vilket är jättekul. För det andra så är det en kille i Phils gäng, Stephen Ashton, som kommer tvåa i klassen H50-59, vilket är grymt imponerande. Men det som imponerar mest är en liten tjej från Wales som vinner på damsidan och som just har kört uppför Alpe d'Huez på 49:12, den snabbaste tid som någon kvinna någonsin kört uppför berget i



tävlingssammanhang. Vi får knappt se henne, för under största delen av middagen är hon på dopningskontroll, men hon dyker upp på slutet.

Efter middagen är det bara att säga hejdå till Richard, hoppa in i bilen och köra tillbaks till Genève för att flyga hem till sommarsemestern.



- Start: 09:20
- Distans: 16 km
- Stigning: 1100 m
- Tid i sadeln: 1:10 (totalt från start till mål)
- Rullsnitt: 13.6 km/h

EPILOG

De flesta gånger jag företagit den här typen av resor, så har jag rest tillsammans med andra cyklister och det kommer jag även försöka göra framöver. Annars kan det bli lite ensamt och det är betydligt roligare att kunna dela upplevelsorna med någon annan hågad resenär. Jag hade otrolig tur som träffade Richard och att vi kunde hålla ihop ute på vägarna. Givet förutsättningarna så överträffade detta mina förhoppningar om resans sociala aspekter.

Vad är annars skillnaderna mellan ett 7-dagars och ett 3-dagars Haute Route-lopp?



Den största och mest givna skillnaden är att man på ett 3-dagarslopp bor på ett enda ställe och då slipper att ideligen packa upp, packa ner och hålla ordning på alla sina saker. Förvisso måste man hålla ordning på sakerna, men det är enklare när man bor i ett enda hotellrum under hela loppet.

Det som även blev uppenbart på den första etappen är att etapper kan kortas. Om man skall ta sig från en stad till en annan, där hotell sedan länge är bokade, så finns knappast den möjligheten på ett 7-dagarslopp, om inte behovet skulle inträffa någon av dagarna då man bor två nätter på samma ställe.

Att ta sig från Sverige för att delta på ett Haute Route-lopp innebär en mängd overhead, såsom flygresor, extra hotellnätter, eventuellt hyrbil, samt annat smått och gott som kan tillkomma. Denna overhead är i princip lika stor om man skall cykla i tre, fem eller sju dagar. Och då, om det är möjligt, kanske jag i framtiden kommer att välja att cykla så många dagar som möjligt.

LÄNKAR

Arrangörernas sidor från Haute Route Alpe d'Huez 2022:

[Haute Route officiell hemsida](#)

[Haute Route Alpe d'Huez 2022](#)

[Video Course Announcement](#)

[Video Highlights](#)

Registrering

[Bilder](#)

Dag 1

[Bilder](#)

[Video](#)

Dag 2

[Bilder](#)

[Video](#)

Dag 3

[Bilder](#)

Resultat

[Officiellt resultat](#)