



PROLOG

”När går loppet?”. Frågan kommer från en nyanställd, som jag hjälper till att introducera. Vi sitter framför min dator och bakgrunden på datorns skrivbord har sedan ett knappt år tillbaks visat kartan och höjdprofilen för Haute Route Alps 2023. ”Ja, det går i slutet av augusti” är mitt svar, ”Jag flyger till Genève ... hmmm ... nästa fredag”.

Insikten om detta kommer kanske inte som en blixtnär från klar himmel, men inte långt ifrån. Från att ha varit långt bort på andra sidan sommaren, så har avfärden helt plötsligt blivit väldigt påtagligt nära inpå. Hur kunde det gå så fort?

Årets träning har tuffat på ungefär på samma sätt som den gjort de senaste åren efter pandemin. Hemma gjorde vi en överenskommelse om att jag kunde planera in att cykla kontinuerligt i snitt varannan dag under sommarledigheten, inklusive ett par lite längre pass, men det var också allt. Initialt var jag sugen på att köra Mälaren Runt som en sista uppladdning, men tidigt i min egna beslutsprocess så valde jag bort det. Säsongen skulle bli så ograverad som möjligt för att se om jag skulle orka köra loppet utan någon ytterligare toppning.

Stressnivån inför mitt första Haute Route Alps 2014 hade varit oerhört hög. Inför loppet 2018 var den på en helt annan och betydligt lägre nivå. I år har jag näst intill ignorerat loppet helt. En bidragande anledning till detta är den packlista som Uffe Johansson och jag har gjort sedan tidigare, och som vi vässat ytterligare inför årets lopp. Det känns tryggt att jag kommer få med mig allt jag behöver, så länge jag lyckas läsa innantill.

Men så helt plötsligt så skall man börja packa och ta sig iväg. Välkommen till verkligheten.

Till Genève och Megève

Det är fantastiskt avstressande att befinna sig bland många andra initiativkraftiga människor. Mina medresenärer i Stockholm CK ligger steget före avseende nästan allt, så det är bara att hålla i hatten och hänga på. Fyra av oss har varit på vårresa i Empoli tillsammans, men då jag är relativt ny i klubben så känner jag inte de andra tillnärmelsevis så bra som de känner varandra.

På flyget ner får Olof en intressant invit, kanske finns det utsikter om en klubbstuga vid Lac Lemman, men i övrigt så är resan till Genève och vidare till Megève helt utan några överraskningar. Vi fem från Stockholm CK är anmälda som ett lag och den största, och kanske enda fördelen med detta är att vi garanteras boende på samma hotell under hela loppet. Vi checkar in på Novotel i Megève, vilket är utmärkt, både p.g.a. hotellets fräschör och dess närhet till Haute Route Village.

På lördagen, dagen innan start, tar vi en tur till Saint Gervais där Claes har en avlägsen släkting. Vi åtgärdar några skrikande bromsar och får en första föraning om vartåt temperaturen kan barka hän, för trots att vi är på omkring 1000 meters höjd så är det duktigt varmt.

ETAPP 1: MEGÈVE - MEGÈVE

Jag står på startlinjen och inser att jag glömt mina cykelhandskar, för första gången på 25 år. Betydligt värre är att jag glömt att smörja in mig med solskydd. Handskar och solkräm stod uppenbarligen inte på samma bord som övriga cykelattiraljer, så de glömdes bort. Tragiskt, men sant ...

Första dagens etapp är identisk med 2018 års första etapp, men den går i motsatt riktning och skippar den sista klättringen upp till Megève Altiport. Den första klättringen blir således Col de Romme och den första kilometern av denna är ruggigt brant. Bertil och jag slår till och från följe under klättringen och periodvis kan vi inte undgå en cyklist som har en extremt udda och ojämn körstil. Det visar sig senare att han blir lite av en reklamfigur för loppet, så det är inte nödvändigtvis de vassaste cyklisterna som råkar ut för detta ...

På sista klättringen upp mot Col de l'Aravis så blir jag upphunnen av en britt. Vi växlar några ord och han undrar om det är här som de två sista kilometerna är riktigt branta. Jag berättar att det var de två sista kilometerna på Colombière, den förra klättringen, så de har han redan klarat av. Resten av den här klättringen är ”a walk in the park”, så mycket det kan bli under ett sånt här lopp. Han tackar och drar iväg.

På toppen ses vi igen och pratar vidare. Han heter Sean och bor sedan en tid i Melbourne. Nu är han i Europa och skall köra Haute Route Alps och därefter Haute Route Dolomites, för att avsluta med att besöka sin släkt i Storbritannien. Imponerande! Alla utmaningar rörande logistik som man själv kan ha haft bleknar i jämförelse.



På kvällen känner jag mig lätt snurrig av solexponeringen. På hotellrummet så stoppar jag in huvudet i duschen några gånger och spolar med kallt vatten, något som gör väldigt gott.

Dagen i siffror

- Start: 07:30
- Distans: 99 km
- Stigning: 2325 m
- Tid i sadeln: 4:44
- Rullsnitt: 21.0 km/h

ETAPP 2: MEGÈVE - ALPE D'HUEZ

Idag skall vi förflytta oss till Alpe d'Huez. Starten går tidigt och i gryningsljuset rullar vi utför mot Albertville. Det tuffar på utan att gå jättefort och varje gång vi åker igenom ett lavinskydd eller en tunnel, så inser jag att de blinkande röda baklyktorna gör något med mig som ligger i gränslandet mellan förvirring och åksjuka. Detta har jag aldrig upplevt tidigare.

Loppets nästa aha-upplevelse kommer några kilometer innan Albertville. Vi cyklisterna ligger på en gammal trafiktombandsväg som går parallellt med motorvägen till vänster om oss, lite som Gamla Södertäljevägen går bredvid E4 söder om Stockholm. Plötsligt ser vi hur trafiken på motorvägen saktar ner för att avstanna helt och köas upp. Då ser vi att det står några motorcyklar och spärrar vägen för bilarna, så att vi får köra ner från vår sidoväg för att rulla igenom Albertville via motorvägen. Chapeau för det!

De första dryga fem milerna tills en bit efter Albertville har vi haft neutraliserad körning, men sedan blir det race. Det gäller att hitta ett tåg som går lite för fort för ens förmåga och klamra sig fast vid det, samtidigt som det inte får gå alltför fort. Jag bränner några tändstickor för att landa i rätt tåg och det visar sig att jag får sällskap av Bertil. Solen har kommit upp en bit på himmelen, vi har hängt på till La Chambre och nu skall vi gå in i klättringen upp till Col du Glandon.

Jag har bara gjort klättringen åt det här hållet en gång och det var under Haute Rote Alps 2014 tillsammans med Uffe Johansson. Då strilade regnet ner och vinden slet i en. Idag är det redan över 30 grader och helt motsatta förhållanden.

Bertil är stark och drar ifrån i början av klättringen. Jag släpper, för jag tänker inte gå med i en fart som jag inte orkar hålla. Efter en stund stabiliseras luckan och den är inte mer än ett tiotal meter, så i ett lämpligt läge ökar jag lite och går ikapp.

När vi närmar oss depån mitt på berget så stämmer vi av läget. Trots att jag sparat mig efter bästa förmåga så har jag svettats kopiöst och gjort av med en dryg dricksflaska, så jag måste stanna och fylla på. Bertil har en halv decimeter luft i sin ena flaskan medan den andra är helt orörd, så han fortsätter.

Efter ett kort depåstopp blir jag omkörd av en schweiziska. Hon markerar att jag skall ta hennes hjul, vilket jag gör. Snart kommer vi till en kort utförslopp, där hon trycker på och får ett försprång på kanske 20 meter. Det tar mig ungefär fyra kilometer att täppa dessa meter ...

Den sista biten upp till Col du Glandon är riktigt brant, men det är jag väl medveten om. Det är bara att tugga sig upp och där stoppas tidtagningen. För sedan börjar de roliga. Bertil har väntat in mig och vi sätter av utför. Förutsättningarna är helt perfekta, vi rullar på och någon enstaka husbil får se sig bli omkörd.

Nere vid Barrage de Verney är vyerna helt underbara och inger en känsla av sommarsemester. Därefter börjar dagens sista klättring. Även om det är en bakväg upp till Alpe d'Huez, så får den inte underskattas. Min minnesbild från 2014 var att den här klättringen är rätt då snäll, något som jag fick revidera i fjol och det har jag med mig idag.

Vägen upp till Alpe d'Huez går via Villard-Reculas och utsikten från balkongen ner mot Bourg d'Oisans efter att man passerat byn är obetalbar. Vägen är brant och solen steker på. Efter en kort utförskörning till byn Huez, så kommer vi ut på den klassiska vägen från Bourg d'Oisans och fortsätter upp mot målet i Alpe d'Huez.

Dagen i siffror

- Start: 07:00
- Distans: 147 km
- Stigning: 3215 m
- Tid i sadeln: 6:51



- Rullsnitt: 21.5 km/h

ETAPP 3: BOURG D'OISANS - ALPE D'HUEZ

Denna etapp är den som mest ger mig associationer till fjolårets Haute Route Alpe d'Huez. Initialt missförstår jag bansträckningen och tror att vi skall upp för Combe de la Fayolle, en väg som går ovanför La Marmotte-vägen till Bourg d'Oisans. Men det visar sig istället att vi skall köra den branta skogsklättringen och balkongen på väg upp mot Le Deux Alpes som genomfördes föregående år.

På vägen upp faller jag in i tempot med Akko från Nederländerna och vi börjar prata nästan omedelbart. Det är helt osannolikt hur nära varandra man kan komma på en så kort klättring. Var vi kommer ifrån, vilka vi är, vilka ambitioner vi har, vilka tvivel, värsta farhågor och hur fullständigt fantastiskt det här loppet är. Med svenska mått mätt så tycker jag att jag är hyfsat bra på att köra utför, men när balkongen tar slut så ser jag Akkos rygg försvinna snabbt ner mot Barrage de Chambon.

Efter dammen är den första kilometern upp mot Col du Sarenne löjligt brant, men det vet jag. Därefter är det bara att köra på tills man kommer till de sista fyra kilometerna och därifrån får man ta hjälp av pannbenet. Bertil och jag tuggar oss upp mot toppen tillsammans.

Under klättringen så går vägen utför på några ställen och framför oss finns en kanadensiska som vi kör om så fort det blir en utförslopa. När vägen börjar klättra igen så piper hon om oss till synes helt utan ansträngning. Jag ber en stilla bön om att en coach skall materialiseras som lär henne köra utför, för då skulle hon bli en grym bergscycklist.

Efter de sista riktigt slitiga kilometerna så når vi toppen. Den efterföljande utförskörningen är inte neutraliserad och med tanke på vägens beskaffenhet så är detta lite svårt att förstå. För första gången är hårdpumpade 23-mm däck inte helt optimala.

Det känns helt absurt varje gång som jag cyklar den här vägen ner till Alpe d'Huez. Idag föreslår Bertil att vi skall ta en fikapaus för att fylla på med energi. Jag hade aldrig kommit på idén själv och den är alldeles lysande. Tidtagningen är pausad, vi parkerar cyklarna utanför ett snabbköp, inhandlar lite flytande och fast energi, och inmundigar detta i skuggan av den gassande solen. Det här är semester på riktigt, för första gången sedan vi började trampa. Mental återhämtning när den är som bäst.

Drycken är uppdrucken, energikakorna är uppätta och vi ger oss av utför på samma väg som vi körde uppför på igår. När vi nått botten så kör vi en härligt platt cykelbana till den sista matdepån inför de 21 serpentinerna. Personalen i matdepåerna är underbar. Man behöver inte utbyta många fraser för att känna värme och samhörighet. Vi fyller allt vi har, rullar iväg och mycket snabbare än jag förstår så är vi inne i serpentinerna. Depån har helt enkelt varit i utkanten av den camping där kilometer noll för klättringen är.

Det är sjukt varmt. Vi har tidigare pratat en del om "burning feet" och snart inser jag att jag har "burning stortår". Det får förbli så resten av etappen, men nästkommande dagar drar jag inte åt skospännena lika tight och det löser problemet.

Sedan klättringen upp till Glandon så har jag sagt till mig själv att inte gå över 200 Watt för att kunna orka den aktuella klättringen, nästkommande klättring, samt att fortsätta orka dag efter dag. Idag är första gången som jag fokuserar mer på effektmätaren än på vägen för att orka. Orka idag och orka nästkommande dagar. Jag ignorerar ensiffriga värden på hastighetsmätaren. Jag ignorerar allt annat än siffran på effektmätaren, som skall visa tresiffriga värden och där den första siffran skall vara en etta. Till slut är jag uppe. Solen gassar från en klarblå himmel. Det är varmt. Väldigt varmt.

Dagen i siffror

- Start: 08:30
- Distans: 81 km
- Stigning: 2850 m
- Tid i sadeln: 4:51
- Rullsnitt: 16.8 km/h
- Ytterligare transfer: 14 km

ETAPP 4: ALPE D'HUEZ - SERRE CHEVALIER



Återigen är det en tidig start och återigen är det tidig frukost. Många av oss vill ha god tid på sig och min målsättning är att påbörja frukosten två timmar innan vi rullar iväg. För varje dag som går så blir det allt tyngre att få i sig den mat som jag vet att jag behöver och därför blir starttiden för frukosten allt viktigare.

I Megève lyckades vi förhandla fram en tidigare start på frukosten mot att den varma maten inte behövde vara klar då. Här i Alpe d'Huez fanns information på rummen att frukosten skulle börja klockan fem idag, men den informationen verkar inte gått fram till restaurangens personal. Vi är ett dussin cyklister som väntar utanför matsalen när klockan slår fem, medan personalen springer fram och tillbaka som yra höns utan att till synes åstadkomma några större förändringar på frukostborden. Tio minuter senare är vi två eller tre gånger så många och där tar tålamodet slut. Trots protester från den ansvarige, och utifrån sett den mest virrige, så går vi in i frukostmatsalen och börjar ta för oss. I ett sista desperat försök att återfå initiativet försöker han pricka av vilka rum vi bor på, men det är bara skattretande och han ignoreras fullständigt.

Till slut är det dags att ge sig av från Alpe d'Huez. "The Queen Stage". "Kungaetappen". Olika kulturer, olika språk, olika monarker som får symbolisera det bästa, det mest extrema och, eller, det värsta som vi kommer att utsättas för. Jag försöker se det som ett La Marmotte, där en högre makt skonar mig från att köra de sista 21 serpentinerna upp till Alpe d'Huez. Jag försöker få mig själv till att köra så att när jag når toppen av Galibier, så skall jag ha sparat tillräckligt med krafter så att jag har kvar till en klättring uppför Alpe d'Huez.

Den tidiga starten gör att första delen av etappen och den första klättringen påbörjas i skugga. Vi börjar med att rulla utför vägen förbi Villard-Reculas, en väg som vi nu kan utan och innan. Vid ingången till Croix de Fer så fokuserar jag på min effektmätare, men jag tänker inte missa de fantastiska vyerna när de väl dyker upp.

En amerikan anmärker att snittlutningen är 5.4% och kan inte riktigt förstå hur detta är möjligt. Min förklaring är att Croix de Fer är en klättring uppdelad i tre delar med två utförslopor och att det är fullständigt meningslöst att i det avseendet prata om en snittlutning för hela klättringen. Det är som att snittlutningen mellan Col du Galibier (2645 m.ö.h) och Col d'Agnel (2744 m.ö.h) på en sträcka av nio mil i det närmaste är 0%, men att det knappast är så någon som färdas den sträckan skulle uppleva det.

Jag försöker hålla ett så jämnt tempo som min effektmätare medger, samtidigt som amerikanen kör som en jojo framför mig. När vi närmar oss toppen så börjar tävlingsnerven ta tag i några i gruppen, medan jag försöker tugga på enligt effektmätaren. En kilometer före toppen skall jag växla meny på min cykeldator, men istället trycker jag på knappen och tar en mellantid. Det finns inget som säger att man blir smartare av att cykla uppför ett berg i hetta.

Jag har bara kört utför Croix de Fer åt det här hållet en gång och det var på La Marmotte 2004, så mina minnesbilder är i bästa fall haltande. Inspirerade av gårdagens fikapaus i Alpe d'Huez, så tar Bertil, Maarit och jag en glasspaus en dryg halvmil efter toppen. Claes ansluter och vi fortsätter utför. Vid ett av de efterföljande motluten blir vi stoppade av en motorcyklist. Vi skall vänta cirka 20 minuter p.g.a. ett vägbygge. En helikopter transporterar utrustning mellan olika delar av berget i skytteltrafik och levererar sin last med fantastisk precision. Vi letar upp skugga så gott det går och en halvtimme senare kan vi fortsätta färden utför. Det har nu blivit riktigt varmt.

Bertil, Maarit och jag håller tempot i gruppen när vi kör slakmotan upp till Saint Michel de Maurienne. Inför klättringen upp till Col de Telegraphe så finns det en depå och där behöver jag fylla vatten. Bertil och Maarit rullar vidare medan jag gör ett snabbt stopp och fyller min tomma flaska. Hyfsat snart är jag ikapp Maarit och efter en stund även Bertil. Solen steker från en klarblå himmel och hettan tilltar alltmer.

Sedan tidigare har jag reflekterat över att man inte nödvändigtvis blir smartare när man är trött. Detsamma gäller när det är varmt. Min Garmin-dator piper till när temperaturen stiger över 37 och senare över 39 grader. En cyklist som kör om mig väljer att köra i vägrenen på motsatt sida vägen, mot mötande trafik, bara för att få köra i skugga. Jag ligger på den högra sidan av vägen, i solen. Vem av oss gör rätt? Vem av oss gör fel?

Bertil berättar senare att han pratat med en cyklist som sagt att han tappar cirka 20-30 Watt när han ligger i solen jämfört med att köra i skugga. Det låter osannolikt. När vi efteråt kikar på våra respektive effektmätare under olika förhållanden, så visar det sig inte alls vara lika osannolikt ...

I depån på Col du Telegraphe fyller vi vatten som har en ytterst ovälkommen bismak. I detta vatten har jag blandat mitt Vitargo-pulver, så det tänker jag inte hålla ut i första taget. Bismaken från det här vattnet visar sig sitta i flaskorna en god stund efter loppet.

Mesta delen av klättringen upp till Col du Galibier gör Bertil och jag tillsammans. Vi passerar mållinjen tillsammans, mycket snyggare är Coppi och Bartali någonsin kunde få till. Jag är lite osäker på hur pass väl min förmåga att lura mig själv har fungerat, för när jag rådfrågar mina ben så får jag väldigt lite gehör för idén att fortsätta uppför Alpe d'Huez just nu.



Vi rullar ner till Serre Chevalier för lunch och därefter till vårt hotell i Briancon, ett upplägg som i mina ögon inte är helt optimalt. En etapp på officiellt 123 kilometer har idag i själva verket varit 16 mil. Och det har varit ruskigt varmt, idag igen.

Dagen i siffror

- Start: 07:00
- Distans: 123 km
- Stigning: 3825 m
- Tid i sadeln: 6:57
- Rullsnitt: 17.8 km/h
- Ytterligare transfer: 37 km

ETAPP 5: INDIVIDUELLT BERGSTEMPO BRIANCON - COL DE GRANON

Bergstempo. Normalt så är det en av mina paradgrenar, men idag känns det inte så. Jag gillar Briancon, det är faktiskt en favoritstad i Alperna, men i år har vi landat på ett riktigt dåligt hotell. Att det inte finns någon hiss skulle jag kunnat hantera. Men att det finns en yngling i receptionen som föraktar allt som har med gäster att göra, det blir bara för mycket. Och känslan av detta sitter lite som ett skoskav i både kropp och själ.

Vi rullar ner till starten och för första gången kommer jag riktigt nära den mexikanska hejaklacken. Den anføres av en kvinna i sombrero som jag sett tidigare, och som hoppar upp och ner som en guttaperkaboll, en omskrivning i dess mest positiva bemärkelse. Hon är ett energiknippe utan dess like. När Bertil och jag kört förbi henne några gånger tidigare så har vi ropat "Viva Mexico" för att varje gång mötas av ett "Go Stockholm, go". Efter att jag rullat ner från startrampen så hejar vi på varandra och sedan fortsätter jag min färd uppför.

Tidtagningen börjar en halvmil efter starten, så jag tar det lugnt i början. Vägen går lätt uppför och jag blir omkörd av flera cyklister som börjat köra på direkt från start. Tidtagningen börjar och vi har 11.3 kilometer upp till målet. Det går segt, riktigt segt. För mig är ett berg någon som jag skall bli kompis med. Vi skall ha en bra tid tillsammans, för vi kommer att tillbringa en del tid ihop. Idag blir jag inte kompis med Granon. Min lättaste växel är 34 – 28 och för första gången under loppet tycker jag att jag borde haft en ännu lättare växel. Något att försöka komma ihåg inför en eventuell nästa gång.

Col de Granon är en återvändsgränd och givet detta så tycker jag att det är mycket biltrafik på vägen upp. Kanske är det kite-surfing och liknande sporter som drar? 400 meter innan målgång står Maarit i sin combatif-tröja och hejar på. Kul, jag gräver ytterligare i depåerna och rullar över mållinjen.

Dagen i siffror

- Start: 09:35
- Distans: 5.8 + 11.3 km
- Stigning: 155 + 1010 m
- Tid i sadeln: 0:20 + 1:10
- Rullsnitt: 17.2 + 9.7 km/h
- Ytterligare transfer: 17 km

ETAPP 6: BRIANCON - CUNEO

Starten för den sista riktigt tuffa etappen går tidigt på morgonen från Briancon. Staden ligger i skugga, solen har ännu inte kommit över bergen, men det är redan 22 grader. Idag har vi bara två berg att ta oss över, Izoard och Agnel, men båda är höga så det är bara att komma iväg. Så snart vi kommit in i klättringen så drar Maarit på ett högt tempo och ingen av oss andra mäktar att gå med.

Veckan är snart över och det är många cyklister som man varit nära under resans lopp. Bertil har kört en del med Cynthia från USA, men det är första gången som jag får stifta bekantskapen. Hon kör fantastiskt jämnt och fint, men efter en stund glider vi ifrån varandra. Nya grupper formeras och splittras upp. En halvmil före toppen på Col d'Izoard är det någon som utbrister "Stockholm, you make this look easy" och jag försöker suga på den karamellen. Vyerna är magnifika och solen håller på att gå upp över bergstopparna.



Jag tycker om klättringen upp till Col d'Izoard från Briançon, även om det bara är andra gången jag kör den. Även om den är lång, så är den så varierad och så vacker att den aldrig blir vare sig väldigt jobbig eller väldigt tråkig. På toppen fyller Bertil och jag på med energi utan att stressa och inför nedfärden så får vindvästen åka på. Det hade fungerat att köra utan, men nu när den ändå är med så kan den lika gärna få åka på.

På vägen ner stannar vi för att fotografera plaketten med Bobet och Coppi, och därefter fortsätter vi genom Caisse Desert. Det är en fantastisk miljö med otroliga stenformationer som om den vore hämtad från en annan värld.

I botten av utförskörningen passerar vi det vackra Fort Queyras innan tidtagningen återigen startar och vi tar oss an dagens andra berg. Just då kommer vi ikapp Olof. Under de tidigare etapperna har han tagit sig i mål runt cut-off-tiden och idag är de ett knappt tiotal cyklister som fått starta en halvtimme innan oss övriga för att ha en bättre chans att klara max-tiden.

Även den här klättringen varierar mycket och vid några tillfällen känns det nästan som att det är helt platt. Efter att ha konsulterat hastighetsmätarna så inser Bertil och jag att det måste vara någon form av fartblindhet, fast i höjdlid, för det går bara marginellt fortare än vanligt. Vi vet att de sista tre kilometerna kommer att vara branta, så vi njuter så länge lutningen är njutbar.

Någonstans har vi kört förbi Maarit och i ett platt parti så är hon på väg ikapp oss igen. När vägen går lite utför så får Bertil och jag några meters lucka som Maarit inte täpper. Nu håller vi alla ett stabilt tempo tills vi kommer till toppen.

Sista delen upp till passet visar sig verkligen vara tuff. När vägen svänger så att vi har motvind, så är det nästan lite kyligt. Det måste vara första gången den här veckan. Men allt som oftast är det medvind och till slut når Bertil och jag passet tillsammans. Akko sitter redan där och han kommer fram direkt och gratulerar oss. Maarit kommer upp till passet strax därpå. Nu känns det som att vi är klara med de höga bergen och resten är något av formalia. För att bekräfta detta så hoppar den mexikanska kontingenten upp och ner, och ropar unisont "no more climbs, no more climbs". Det är verkligen lätt att ryckas med. Claes kommer och vi tar några bilder på toppen vid den fransk-italienska gränsen.

När alla har ätit och druckit, så sätter vi av utför. Rätt snart efter toppen trillar mina läsglasögon ut ur ryggfickan, men Maarit ser detta, stannar och hittar dem direkt. Tack! De första 25 kilometerna till nästa depå är neutraliserade, men därefter börjar tidtagningen igen. Vi fyller på med energi en sista gång och arrangörerna väntar tills vi är en lagom stor grupp som kan dra iväg tillsammans.

På svenskt manér försöker vi få igång en kedja, men det vill sig inte. Jag vet inte om det är brist på kunskap, brist på vilja eller alltför stark tävlingsinstinkt. Jag tror inte att vi någon gång får till ens en handfull lyckade växlingar i rad. Till slut är det några riktigt starka åkare som tar täten och bombar på ordentligt. Jag ligger långt fram i klungan och följer med tätgruppen när det spricker av. I något läge blir jag omkörd av en cyklist som momentet senare tvärnitar framför mig. Jag väjer ut i motsatt körfil och är tacksam för att det inte kommer någon mötande trafik. Men händelsen får mig att släppa gruppen och backa ner till nästa, som ligger just bakom.

Claes är den ende jag har koll på och vi håller oss långt fram i gruppen, kanske på femte, sjätte hjul. En enda åkare drar nästan hela tiden. Även om det går lätt utför, så är farten sådan att jag måste trycka på ordentligt för att hänga med. Till slut blir det lite rotation i täten och jag släpper villigt in de cyklister som faller av framför mig. Det är bra att ligga långt fram, men inte alltför långt fram.

I en liten by skall ett äldre par ta sig över vägen som vi kommer på. Gumman piper över några meter framför vår klunga som rusar fram i 50 km/h och jag är väldigt tacksam för att farbrorn väljer att stå kvar. Vi hade inte haft en chans att stanna kontrollerat om han också fått för sig att gå över.

Vi kommer ikapp den framförvarande gruppen och farten bedarrar, vilket även beror på att det nu går lite uppför. Några kilometer senare ser vi målet och eftersom Claes är vår puncheur, så drar jag upp spurten och de sista meterna flyger han fram och tar ett gäng placeringar. I mål är Maarit med, men det visar sig att Bertil har fått ett kedjehopp ganska snart efter den sista depån. Trots det så tappar han inte många minuter när han väl dyker upp.

Etappen är slut, men det är över två mil till målet i Cuneo. Vi rullar iväg på en platt, rak och varm transportsträcka mot dagens slutdestination.

De två gånger som jag kört Haute Rote Alps tidigare, så har tiden på varje etapp normalt tagits från start till mål, med undantag för någon enstaka farlig utförskörning under veckan. Numera är i princip alla utförskörningar neutraliserade och därtill finns transfersträckor. Sammantaget finns det alltså tre typer av sträckor och jag kan inte riktigt förstå vad som är skillnaden mellan en neutraliserad utförskörning som inkluderas i en etapp och en transfersträcka som inte inkluderas i etappen. Men det kanske inte är meningen att man skall förstå allt ...



Inför dag 7

Två dagar tidigare i Briancon så visade det sig att vi inte kunde bo på vårt förbokade hotell i Cuneo. Detta berörde ett 60-tal cyklister och ryktet sade att hotellet fått en ny ägare vars målgrupp inte innefattade Haute Route-cyklister. Arrangörerna hade bokat om oss på en handfull hotell inom en fyramilsradie från Cuneo, med all den extra logistik som det skulle medföra. Med Bertils lokalkännedom ändrade vi denna ombokning till ett fräscht Bed & Breakfast strax utanför Cuneo centrum, där han bott inför Gran Fondo Faust Coppi något år tidigare. Mycket bra initiativ, som underlättade mycket för oss inblandade.

En annan intressant frågeställning rörde loppets sista etapp. Bertil och Claes hade haft den på sin radar sedan starten och vi hade dryftat den redan i Megève, men valt att tillämpa strutstaktiken. Nu var vi tvungna att lyfta våra huvuden upp ur jorden.

Den ursprungliga dragningen av etapp 7 skulle gå från Cuneo över Tende och vidare in i Frankrike. Bitar av sträckningen över Tende består av grusvägar, samtidigt som det finns en tunnel genom berget. Tunneln har varit under reparation sedan stormen Alex 2020 med växelvis enkeltrafik och uppenbarligen hade arrangörerna bett om lov att köra loppet som en karavan genom tunneln. Då de italienska myndigheterna inte svarat på denna förfrågan, så tog man fram en Plan B. Den bestod i att alla cyklar skulle åka godståg från Cuneo till Breil-sur-Roya medan cyklisterna skulle bussas runt bergsmassivet till samma stad, en tur på drygt tre timmar. Återigen hade Bertil ett kreativt alternativ till detta, nämligen att vi skulle ta tåget från Cuneo till Breil-sur-Roya tillsammans med våra cyklar. En tweak på denna plan var att hoppa av tåget två mil innan slutdestinationen och rulla ner sista biten till Breil-sur-Roya längs en väldigt vacker väg. Efter en avstämning med Samantha Arnaudo, ledare i damtävlingen och med hemvist i Cuneo, så visar det sig att hon ämnar göra på samma sätt.

Dagen i siffror

- Start: 07:30
- Distans: 119 km
- Stigning: 2705 m
- Tid i sadeln: 5:23
- Rullsnitt: 22.1 km/h
- Ytterligare transfer: 22 km

ETAPP 7: BREIL-SUR-ROYA - CHATEAU DE NICE

Bertil, Claes, Maarit och jag rullar till stationen i Cuneo så att vi är där 06:15, i god tid innan tågets avgång. Vi möter upp Olof, som blivit ombokad till ett hotell i centrala Cuneo, en bokning som han behöll. De italienska tågen är väl förberedda för cyklister och cyklar, så vi hänger upp cyklarna i framhjulen på för dessa avsedda krokar och slår oss ner i deras närhet. En timme senare har vi passerat berget, så Bertil, Claes och jag hoppar av med våra cyklar och ryggsäckar, och rullar de två milen till Breil-sur-Roya. Vi kommer dit före tåget och när alla är återsamlade, så rullar vi in till stan och äter en lång och härlig frukost.

Starten är planerad till klockan 11 och blir flyttad ytterligare en halvtimme. Som vanligt är det varmt och de flesta cyklister söker skugga i en stor öppen samlingslokal, ett gigantiskt tält med öppna sidor. Det är lätt att se den här sista stympade etappen som ren formalia, men den första klättringen är åtta kilometer lång och den andra är elva, så det är ingen lek på något sätt.

Det här är Bertils hemmaplan och han sätter ett högt tempo från start. Det är precis så att jag går med utan att det blir alltför obekvämt, men bara nästan. Vid toppen ligger en depå och jag stannar för att fylla flaskorna, medan Bertil fortsätter utför. Körningen är riktigt skön och vi bildar en grupp som kör tillsammans en stor del av berget, ner till Sospel.

Dagens andra klättring börjar innan man lämnat staden och det är riktigt varmt. Efter en stund kommer Maarit ikapp och hon har bra tryck i pedalerna. Jag släpper direkt, men när luckan stabiliseras några meter framför mig, så går jag ikapp i ett lämpligt parti. Efter en stund drar hon iväg igen, luckan stabiliseras, jag går ikapp och så här upprepas det några gånger, ända tills vi kommer upp till toppen tillsammans. Bertil är redan uppe och Claes kommer strax efteråt. Efter energiintag och de sedvanliga bilderna, så rullar vi utför mot Nice.

En sista tidtagning skall göras på de sista en och en halv kilometerna upp till Chateau de Nice. Vi bestämmer oss för att försöka få till ett uppdrag för vår puncheur. I slutänden så drar Maarit några hundra meter, jag drar ytterligare några hundra och när det är en kilometer kvar till toppen så lämnar vi Claes åt att göra resten av jobbet själv. Just ett snyggt uppdrag ...



Men jag tror inte att det gjorde så mycket, vare sig till eller från. Vi kommer upp till målet i parken vid Chateau de Nice och det känns otroligt befriande. Det känns riktigt, riktigt skönt.

Vi hittar en plats i skuggan där vi kan sitta tillsammans. Det har varit ruskigt varm under hela veckan, men vi är rörande överens om hellre det, än kyla och regn. De flesta svalkar sig med öl, men jag vill ha iste just nu. När jag kommer ner till depån så hamnar jag bredvid en i filmteamet och han verkar ännu varmare och törstigare än jag. Jag fyller hans mugg, sedan min och innan jag ens hunnit ta en sipp, så är hans mugg tom, så jag fyller den igen. "You are doing a great job" får jag ur mig och han svarar "You too", lite på autopilot. Han tar ett halvt steg bakåt, tittar på mig och fortsätter "You looked good on video, in the time trial". Jag tackar.

Det är första gången som jag får ett utifrån-och-in-perspektiv på Haute Route. Jag har hittills enbart sett Haute Route ur cyklistens synvinkel och alla relationer ur detta perspektiv. I den närmsta kretsen finns vi i Stockholm CK, därefter övriga svenskar, Akko och Sean, och sedan kanske ett drygt tiotal åkare som jag hälsar på och växlar några ord med, men där relationen inte är lika djup. Helt plötsligt ställer jag mig frågan hur loppet ter sig ur en fotografs eller filmares perspektiv.

Kvällens bankett färgsätts återigen av den mexikanska delegationen. De är helt fantastiska och ger hela loppet en unik prägel. När jag ser vår mexikanska hejklackledare några bord bort, denna gång utan sombrero, så är jag helt enkelt tvungen att pipa över och ge henne cred som varandes den i särklass bästa svenska hejklacken.

Dagen i siffror

- Start: 11:30
- Distans: 66 km
- Stigning: 1335 m
- Tid i sadeln: 2:57
- Rullsnitt: 22.5 km/h
- Frivillig transfer: 20 km

EPILOG

Jag har hört många kloka ord sägas de gånger jag kört Haute Route. De som satt sig starkast är från 2014, "First survival. Beyond that a respectable finish." Det blev vårt mantra då och det har förblivit mitt mantra sedan dess.

I videon som sammanfattar årets lopp säger en av deltagarna "it is really hard to explain what you train for to friends who don't cycle". Det är nog så sant. Emellanåt kan det även vara svårt att förklara för sig själv varför man lägger ner all denna tid och kraft. Men när man får förmånen att genomföra ett sånt här lopp under sådana betingelser så ter sig svaret väldigt självklart.



LÄNKAR

Arrangörernas officiella hemsida

[Haute Route](#)

Haute Route Alps 2023

[Course announcement](#)

[After Movie](#)

Dag 1

[Bilder](#)

[Video](#)

Dag 2

[Bilder](#)

[Video](#)

Dag 3

[Bilder](#)

[Video](#)

Dag 4

[Bilder](#)

[Video](#)

Dag 5

[Bilder](#)

[Video](#)

Dag 6

[Bilder](#)

[Video](#)

Dag 7

[Bilder](#)

Resultat

[Officiellt resultat](#)