



INFÖR LOPPET

Se framåt och titta bakåt

I år vill jag skriva en reseberättelse med titeln "2024: La Marmotte". Det sade jag till mig själv strax efter nyåret 2024.

Senast jag tog mig runt La Marmotte var 2011. 2015 bröt jag loppet i hetta och frustration. 2021 kom jag inte ens till start, då det endast var några enstaka plusgrader och strilande regn uppe i Alpe d'Huez inför starten.

2024 skulle bli 20 år sedan jag körde min första La Marmotte och med Inga-Lills välsignelse anmälde jag mig till loppet så snart anmälan öppnats.

Senhösten 2023 och den efterföljande vintern är en period som jag helst inte vill återuppleva, men som resulterade i att jag tränade mer än vad jag gjort på över 15 år. Detta i kombination med två cykelresor på våren bäddade gott inför vårsäsongen i Sverige.

Som vanligt ville jag sätta upp ett mål för loppet och med fyra tidigare guldmedaljer var det naturligt att sikta på en guldmedalj för H60-klassen. Problemet var bara att systemet med guld-, silver- och bronsmedaljer avvecklats under de senaste åren. En förfrågan till organisationen resulterade i kompakt tystnad, men slutligen hittade jag information på nätet.

Numera tas tiden från start till mål, borträknat utförskörningen nerför Glandon. 2004 – 2011 inkluderades tiden utför Croix de Fer / Glandon och då var tiden för guldmedalj för H40 9:15. 2018 var tiden för guldmedalj för H40 8:39, exklusive Glandon utför och tiden för guldmedalj för H60 var 9:27. Baserat på dessa tider satte jag mitt mål till sub-10 timmar från start till mål och en officiell tid under 9:27.

Under processen när jag letade efter medaljtider, så kunde jag inte undgå att gå tillbaks och snegla på mitt lopp 2015.

Marmotte 2015 var en kaosartad historia på många sätt. Ett jordskred på Galibier i april hade gjort vägen ofarbar, vilket medförde stora vedermödor för de bofasta. På ett betydligt lindrigare plan så påverkades cyklismen, då Tour de France tvingades omdirigera etapp 20 och Marmotte fick en helt ny bansträckning.

För Marmotte resulterade detta bland annat i att depåerna hamnade på helt nya platser och tyvärr så stämde deras beskrivna och faktiska läge väldigt sällan överens. I den extrema hetta som var den dagen, så var vi många som fick våra flaskor fyllda från lokalbefolkningens trädgårdsslangar, då vi inte visste hur långt kvar det var till depån eller om man rent av hade passerat den utan att lägga märke till den. Det är inte så vansinnigt som det låter, för det fanns en myriad "tour operators" som alla hade sina egna depåer och att då identifiera de officiella var inte alltid självklart om man inte visste exakt var de skulle ligga.

Det hela resulterade i en god portion frustration och tid som gick till spillo. När jag så fick en andra krampkänning en halvmil upp mot Alpe d'Huez, så kastade jag in handduken. Hade det varit mitt första lopp hade jag tveklöst fortsatt, men det var det inte och det här var inte det minsta roligt längre.

När jag senare jämförde information från min cykeldator med Uffe Johanssons och Andreas Ingemarssons, så visade det sig att vi alla hade haft mellan 43 och 44 graders värme uppför Alpe d'Huez. Vid ytterligare analys av siffrorna från 2015, så hade en guldmedalj helt klart legat inom möjligheternas ram. Men för att överhuvudtaget få en medalj av någon slags valör, så måste man först ta sig i mål och det var där det brast den dagen.

Att ta sig till startlinjen

Väckarklockan ringer klockan 6 på morgonen för avresan. Jag tittar på mobilen och det första som möter min blick är ett meddelande från EasyJet som säger att min flight som skall avgå om fyra timmar är inställd. Tack för kaffet.

Den första frågan som infinner sig är om jag överhuvudtaget skall åka. Väderprognosen för Marmotte-land pekar på någonting mellan ösregn och skyfall för nästkommande lördag. Samtidigt så skulle jag behöva åka till Göteborg för att hjälpa min pappa, som haft det stökigt den senaste tiden. En omplanering är inte helt gratis, men samtidigt så har jag genomfört många träningspass under vintern och våren med fokus på just det här loppet. 2015 blev det en DNF och 2021 en DNS. För att åtminstone ge mig en chans att starta så måste jag ta mig ner till Alperna. Minnesbilder från den tredje etappen på Haute Route Alps 2014 flimrar förbi och så länge det inte är iskallt så borde jag kunna genomföra loppet. Åtminstone så går tankarna när solen skiner från en molnfri himmel utanför fönstret och termometern visar på 27 grader i skuggan.

Fligheten avbokas, då ingen annan finns i närtid. En ny flight bokas med Eurowings, dock via Prag och med sen ankomst till Genève. Hotell på Genève flygplats bokas, samt hyrbilsfirma och hotell i Alpe d'Huez informeras om ändrade resplaner. Inte



ett dugg helt gratis, så här i sista minuten. Men allting är löst inom någon dryg timme efter chockstarten, vilket i sig är helt fantastiskt.

På Arlanda får jag bara en bagage-tag, fast jag bokat en incheckad väska och en cykel. En stabil början. Men det löser sig vid incheckningsdisken, dit kön är föredömligt kort.

På Prags flygplats är vi en kontingent med svenskar som gjort samma ombokning. Flera skall på bröllop och andra tillställningar som har en väldigt väldefinierad deadline. Vi går ombord på planet och när de flesta satt sig, så kommer meddelandet om att flighten är inställd. Jag sitter kvar i stolen så länge det går och just när jag skall resa mig kommer lite tilläggsinformation. Det är problem med radarn i Genève, den beräknas bli klar klockan 23 och det är för sent för denna flight, så den ställs in.

Flera av oss från Arlanda samlas och tänker tillsammans. Alternativ med buss utreds och förkastas. Till slut blir det klart att vi skall hämta ut vårt bagage och därefter kontakta Eurowings incheckningsdisk i avgångshallen. Till min stora lättnad återfår jag både min resväska och cykel, mardrömmen hade varit om cykeln fortfarande varit kvar på Arlanda.

Några får mail om att de blivit ombokade till andra flighter, men allt som händer är väldigt individuellt. Jag växlar några ord med ett par som skall köra världscupen i mountainbike i Megève på lördag. De har bokat en egen flight med Air France via Paris. Deras cyklar är på väg dit i bil, vilket förhoppningsvis underlättar för dem. Vi önskar varandra lycka till.

Det blir ett intressant kamratskap i sådana här situationer. Djup men ändå ytlig. Man hjälps åt, men bara till en viss gräns då ens egna intressen måste gå före. Mail, sms och telefonsamtal med några vänner hemma släpper på den mentala pressen. Det är en viss hjälp att se det hela från den roligt-absurda sidan. Om det här hade utspelat sig på film, vem hade trott på intrigen ...?

I slutänden så blir det tredje hotellet gillt för i natt. Det blir inte Pierre & Vacances i Alpe d'Huez, det blir heller inte Mövenpick Airport Hotel i Genève, men det blir väl Marriott Courtyard på krypavstånd från flygplatsterminalen i Prag.

När incheckningen är avklarad så är den stora frågan i vilken stad jag kommer att sova nästföljande natt och hur jag kommer att komma dit. Det här är en intressant form av semester, där man sätter grundplanen själv, men därefter blir ett offer för omständigheterna. Lite som en Hitchcock-film. När jag knyter mig i min säng så har jag ännu inte hört något från Eurowings, så jag hoppas att deras förslag på ombokning inte är alltför tidigt imorgon bitti.

På torsdagsmorgonen direkt efter frukost går jag till bokningskontoret i terminalen. Det finns två flighter 11:50, en via Bryssel och en via Frankfurt. Lufthansa via Frankfurt skall komma fram tidigare, så vi väljer den. Vid gaten visar det sig att flighten är försenad och efter en god stund så meddelar piloten att det är ett elfel i cockpit. Först måste det identifieras och sedan åtgärdas, och just nu vet de inte vad det är. Han berättar att han har två barn och han har lovat dem att aldrig flyga ett plan som han inte tycker är säkert. Det känns seriöst och tryggt och är den första information som vi fått som är värd namnet. Men i slutänden blir även denna flight inställd.

Jag kan proceduren nu, går ner till bagageband 24, hämtar ut min väska och cykel och åker upp till avgångshallen och bokningskontoret. Jag är redan ombokad på en direktflight till Genève med Eurowings klockan 18. Jag checkar in bagaget, går genom säkerhetskontrollen och lagom när jag kommer fram till gaten så kommer beskedet att även denna flight är inställd. Någonstans kommer man till en gräns när man inte bryr sig längre och jag inser att jag börjar komma oroväckande nära denna gräns.

Kön till ombokningen är nu rejält lång och jag hör hur resenärer runt omkring mig resonerar kring olika alternativ. De har uppenbarligen fått information från flygbolagen, men då jag har gjort ombokningarna via kontoret, så har vare sig Eurowings eller Lufthansa mina kontaktuppgifter. Bertil, min klubbkamrat i Stockholm CK, skickar ett lockande sms. Han och Maarit skall flyga till Nice imorgon för att köra GP Fausto Coppi på söndag. Vore det ett alternativ att boka om och hänga på dem, om inte annat för att komma ur den här sörjan? Ingen dum idé och det blir en karamell som jag får suga på.

Vid ombokningen visar det sig att det funnits två alternativ; till Heathrow ikväll och vidare till Genève imorgon bitti, eller direkt till Genève klockan 17:50 imorgon. Men det är oklart vilka alternativ som återstår, så jag skall vänta på att flygbolaget hör av sig. Jag lämnar min mail-adress och telefonnummer och hoppas att det skall funka. Sedan är jag några millimeter ifrån att boka en resa till Nice, men den efterföljande logistiken att ta sig till Grenoble och Genève för resan hem får mig att avstå.

Alla hotell vid flygplatsen är fullbokade, så jag väljer ett inne i stan. När jag checkar in så ringer Bertil och vi pratar mer om Nice-alternativet. Det är verkligen ett kanonupplägg, men den efterföljande logistiken gör att jag är skeptisk. Alldeles efteråt hör Claes, en annan klubbkamrat, av sig. Det går en buss från Prag klockan 23 och är framme i centrala Genève 12:30. Förslaget är lysande och rent realistiskt så är det min sista chans att komma fram i tid inför loppet, men att omfamna det med



hull och hår kräver en mental kovändning när jag just checkat in på mitt hotell för natten. Men efter en dusch så går det lättare, biljett bokas, jag checkar ut och klockan 23 sitter jag på bussen med min cykel och resväska när den avgår mot Genève.

Sömnen blir inte 100%-ig, men det känns ofattbart skönt att stanna till för passkontroll vid den tyska gränsen och senare vid gränsen till Schweiz. På vägen ringer biluthyrningsfirman och bekräftar att de hållit min bil och kommer med några råd för hur man skall ta sig förbi vakterna på flygplatsen när man inte kommer med ett flyg. Det känns som att saker och ting börjar ta en vändning åt rätt håll. Vi anländer till Genève trekvart efter tidtabellen, främst p.g.a. trafiken in mot centrala Genève. Lagom till ankomsten kommer ett meddelande från Eurowings om ändrade avgångstider från Prag, men "I couldn't care less".

Hyrbilen hämtas ut och det är nästan som att jag är kompis med personalen på Hertz efter all vår kommunikation. Bilen packas och det rullar på, men som ofta så är det något som strular när jag skall köra igenom Grenoble. Den här gången står trafiken nästan still efter stan och fram till Vizille, men sedan släpper det.

På plats

Klockan 18:15 är jag framme i Alpe d'Huez. Kanske inte någon ocean av tid innan start, men viktigast av allt är att jag kommit fram innan det att loppet startat.

Incheckning, inköp av frukost, montering av cykel och så middag. Jag tar en restaurang nära hotellet och hamnar vid bordet bredvid Staffan Hellberg och hans klubbkamrater från Höllviken CK. Staffan och jag körde Haute Route Alps samtidigt 2018, men nu har han skadat axeln så han kan inte köra. Det skall däremot Christian, Ola och Jonas. Christian och Ola är rutinerade Marmotte-åkare, men för Jonas är det första gången. Staffan och jag sitter kvar en stund efter att de andra gått, vi pratar lite om väderprognoserna, klädsel och annat, och det känns alltid bra att få bolla den här typen av frågor med någon annan. Till slut säger vi god natt och går till varsina hotell.

Jag provpackar allt som jag skall ha med mig, vilket är sex knarkpåsar med Vitargo, sex gel, vindväst, liten plånbok och mobiltelefon. Armvärmare tänker jag ha på hela tiden, upp- eller nerdragna, och knävärmarna får stanna hemma. Klubbtröjans fickor är föredömligt elastiska, så allt får plats utan problem. Sportdryck blandas och de sista justeringarna av cykeln görs. Jag testar växlingen på rummet, för någon provtur är det inte tal om. Samtidigt känner jag mig trygg i att alla inställningar kommer att funka.

Jag knyter mig och somnar direkt. Vaknar en knapp timme innan klockan ringer, men kan nu inte somna om. Jag ligger och vilar så gott det går och kliver sedan upp strax innan klockan skall ringa. Jag öppnar balkongdörren och det börjar redan bli varmt ute. En sista koll på väderprognosen vidhåller formidabla skyfall på Galibier, så jag plockar bort mobiltelefonen och lägger med ett par långa handskar och en extra reservslang istället. En ass-saver åker på under sadeln. Frukost och sedan är det avfärd.

LA MARMOTTE

Start

Det är tre stora startgrupper, där de snabbaste åkarna startar 07:00, däribland Christian och Ola från Höllviken. 07:20 startar någon form av mellangruppering, det är lite oklart för mig hur denna har utkristalliserats, men där skall jag starta. 07:40 startar till sist alla förstagångsåkare och lite långsammare cyklister. Jag tar det ytterst lugnt nerför berget och kommer till starten 20 minuter innan start, helt enligt plan. Det är varmt och så här avspänd har jag aldrig någonsin varit inför en start.

Vi rullar iväg ungefär tio minuter efter utsatt tid och det går sätt så sävligt. Efter en stund blir vi ikappkörda av en snabbare grupp och farten trissas upp till en bra nivå. Vi håller ihop till de första serpentinerna upp till Barrage du Verney och sedan kör alla sitt eget lopp. När vi passerat dammen och den lilla knäppan efter, så börjar dagens först klättring.

Col du Glandon

På vägen mot Bourg d'Oisans visade alla skyltar "Col du Glandon Fermé". När jag hämtade ut nummerlappen så frågade jag funktionärerna om detta och de sa att loppet skulle gå över Croix de Fer istället. Det kändes som en lämplig inramning, för det hade det gjorts fram till 2004, innan det ändrades till Glandon. Nu visar det sig att alla distansangivelser är till Glandon, vilket får mig att undra vad det är som egentligen gäller.

Så snart den första, riktigt branta klättringen börjar så får jag en krampkänning i höger vad. Inte mycket, men väldigt tydligt och jag börjar dricka direkt. De gånger då det varit kyligt på morgonen har det varit svårt att komma ihåg att dricka, men idag



är det inga problem. Den branta delen fortsätter till Le Rivier och jag har benhård koll på effektmätaren, så att jag inte går på för hårt, och dricker hela tiden.

I det hiskligt branta partiet efter den första svackan blir jag ikappåkt av en annan svensk cyklist. Han heter Martin Johansson, bor i Luxemburg, men är från Göteborg och vi hittar ett gemensamt förflutet i både Frölunda CK och Mölndal CK, men med några års förskjutning. Några namn på tränare och andra cyklister har vi dock gemensamt. Vi pratar på, kilometrarna tickar förbi, men i något läge så glider jag ifrån. Ett riktigt roligt och osannolikt möte.

Den andra delen av Glandon är riktigt behaglig och vacker så snart man passerat den första branten. När man därefter tar sig an den andra svackan, så kan man nästan skönja passet bortom det stenhus som ligger vid skiljevägen mellan Col du Glandon och Col du Croix de Fer. När jag kommer upp till passet så känner jag definitivt av den ansträngning som klättringen utgjort, men känner mig fortfarande rimligt fräsch.

Tidtagningen stoppas. Jag har druckit en dryg 75-centilitersflaska, så jag fyller vatten och Vitargo. Därefter börjar utförskörningen, som är neutraliserad. Jag är tacksam för att vägarna är torra, men tar det lugnt, utan att för den skull slököra utför. Efter en dryg halvmil blir jag omkörd av en duo som håller jättefin fart, så jag hänger på. Vi håller ett bra tempo med fina linjer genom kurvor och i omkörningar. Det här är riktigt roligt och avkopplande utförskörning.

Nere i Saint-Etienne-de-Cuines finns en skylt om att tidtagningen återupptas, utan att jag egentligen förstår hur det går till rent tekniskt. Vi är en handfull cyklister i gruppen och några är riktigt dragvilliga på plattan. Efter en stund kommer vi ut på stora vägen mot Saint-Michel-de-Maurienne och möts av en fruktansvärd motvind. Vi kör ikapp några större grupper och i omkörningarna så bildas nya formationer. Till slut har vi landat i en gruppering som går lite för långsamt och ryckigt för min smak. Jag går upp i spets och inser direkt anledningen, för motvinden är formidabel. Jag ligger dock hellre här och håller mitt tempo än åker jojo en bit bak i fältet. Vi kör ikapp nya grupper och det går bedrövt långsamt. Det här borde vara en sträcka för återhämtning och för att fylla depåerna, men på motorvägsöverfarterna är hastigheten som om vi körde i riktiga klättringar. Till slut når vi i alla fall Saint-Michel-de-Maurienne och de flesta i gruppen stannar för att fylla vatten inför klättringen.

Col du Télégraphe

Det här är en klättring som jag aldrig tyckt varit rolig, men på något sätt så är det i mina ögon prototypen för en klassisk alpstigning; tolv kilometer med en snittlutning på sju procent, i princip helt utan variation.

Även om det är tidigt i loppet så börjar jag känna av ansträngningen och lägger upp planen för Télégraphe. Jag skall aldrig gå över 200 watt och samtidigt försöka ligga över 10 km/h, helst över 11. Det lyckas i princip hela vägen och på några sträckor där vägen faktiskt planar ut lite går det även att öka farten en smula.

En kilometer före toppen kommer regnet. Det är bara ett lätt duggregn, men temperaturen sjunker och vägarna blir blöta. Vi är några cyklister som håller samma tempo utför, men på behörigt avstånd från varandra. Det känns stabilt.

Vi rullar genom Valloire, regnet upphör och sedan påbörjas dagens mastodontklättring.

Col du Galibier

Klättringen börjar redan inne i stan och de första kilometerna är duktigt branta. Det är lätt att lura sig, för man kör genom bebyggelse och då borde det väl vara lätt? Det är det inte, men efter en stund planar vägen ut och en stund senare kommer vi till depån.

Jag fyller vatten och Vitargo, samt stoppar på mig några bananhalvor. En liten baguette med härligt rinnande camembert slinker ner tillsammans men några apelsinklyftor. Ingen stress, men heller inte söla. Det viktigaste idag är att hålla energinivån i kroppen så hög som det bara går och undvika kramp.

Så snart jag sätter mig på cykeln så kommer regnet, men det är fortfarande bara duggregn. Armvärmarna har åkt upp och ner under dagen, och än så länge behövs inte vindvästen. Den första delen av Galibier, upp till Plan Lachat, har vissa år känts som en transportsträcka. Alla tidigare gånger jag kört den vägen så har jag haft medvind, något som jag trott varit en naturlag i den här dalgången. Idag har denna naturlag fått sig en törn, men vi har i alla fall mer med- och kantvind än vi har ren motvind. När jag nu tittar upp mot de omgivande bergstopparna, så är de alla omgivna av olycksbådande moln.

Vid Plan Lachat svänger vägen till höger över den lilla stenbron och jag blir alltid lika överväldigad över den syn som man möts av. Det är åtta kilometer kvar till Col du Galibier och det är nu den verkliga klättringen börjar.



Nu har vi ren medvind, vilket jag är oerhört tacksam för. Samtidigt så börjar krampkänningarna bli allt mer tydliga och det är främst ljumskarna som ger sig tillkänna. Jag dricker kontinuerligt, men håller samtidigt koll på nivån i flaskorna och matchar denna mot avståndet till nästa depå. Jag startade från Valloire med två flaskor fulla med Vitargo och nu är det oroväckande lite kvar i den andra. Det finns mer vatten på toppen av Galibier, men det gäller att ta sig dit.

Sex kilometer från toppen kommer krampen som inte går att ignorera. Jag ger tecken, kör in till sidan och klickar ut. Höger ljumske strejkar. Jag dricker, sätter i mig en gel och masserar det strejkande området. Efter ett kort uppehåll kan jag fortsätta, men det är fortfarande långt kvar till toppen och vattnet.

Tidigare på Glandon så berättade Martin att arrangörerna nu på morgonen meddelat att toppen på Galibier är avstängd och att loppet idag skulle gå genom tunneln. Han tyckte det var synd, för han hade aldrig kört över Galibier, medan jag tyckte det lät klockrent. Just nu känns det ännu bättre. De officiella kilometerskyltarna till toppen varvas med arrangörernas och det är svårt att avgöra var toppen är idag, men jag försöker intala mig att banändringen har gjorts så sent att man inte hunnit placera om de egna skyltarna. Det är hela tiden en balansakt mellan krampryckningarna i låren och att fortsätta ta sig upp mot toppen.

När vi närmar oss toppen så tittar jag upp mot vägen ovanför tunneln och den är helt tom, vilket är oerhört positivt i mina ögon just nu. Precis innan tunneln ligger en vätskedepå och jag fyller båda flaskorna, samt dricker lite där och då. Vindvästen åker på för första gången idag och lamporna tänds. Tunneln är bara 365 meter lång, men den besparar en kilometers klättring på 10 procent, samt en ungefär lika lång utförskörning på andra sidan.

När vi kommer ut ur tunneln möts vi av en annan klimatzon. Vinden är tillbaka och det med besked. Den första biten har vi byig kantvind och emellanåt är det lite obehagligt. Efter några svängar blir det mer stabil medvind, men så snart vägen svänger så skiftar vinden, ofta med kraftiga byar. Jag avundas inte de mindre åkare som kör med högprofilhjul.

Nere vid Col du Lautaret svänger vi höger och får ren medvind, för första gången någonsin. Tidigare år har jag alltid haft motvind, vilket bromsat upp utförskörningen, men nu är det tvärtom. Nu kommer duggregnet och går, vägarna är tidvis våta och nu mer än vanligt gäller det att göra en avvägning mellan hastighet och säkerhet.

Tunneln ovanför La Grave är numera upplyst, vilket ger en trygghet jämfört med skräckupplevelsorna under mina första lopp då man efter några snabba svängar omsluts av ett kompakt beckmörker. Tidtagningen genom La Grave är neutraliserad, hur vet jag inte, men jag rullar igenom och får inget tidsavdrag, vilket är helt rimligt. Det kommer några lätta skurar på vägen ner, men det är aldrig mer än dugg.

Vi är tre cyklister som tillsammans påbörjar de sista platta kilometerna till Bourg d'Oisans, men de två andra är för starka och jag rullar in ensam till den sista depån. Fylla flaskor, dricka lite, äta lite, inte stressa, inte söla. Jag växlar några ord med en annan cyklist, varför gör vi det här egentligen? Kanske för att vi kan? Vi skrattar tillsammans, önskar varandra lycka till och så rullar vi iväg.

Alpe d'Huez

När jag tittar på Tour de France och liknande lopp, så får jag intrycket att proffsen kör ungefär lika snabbt uppför berget oavsett om det är ett tempolopp eller om det är i slutet av en bergsetapp. För min del, så är det två helt olika företeelser. Sedan 2014 har jag kört uppför Alpe d'Huez mot klockan vid tre tillfällen, varav de två senaste 2021 och 2022. Vid båda dessa tillfällen körde jag på 1:05. På cykeln hade jag då en liten dricksflaska med Vitargo och jag kunde köra offensivt uppför hela klättringen. Problemet idag är att dessa minnesbilder finns i mitt huvud, men att förutsättningarna är väsentligt annorlunda. Idag är det "survival mode" som gäller och att ta sig upp utan att få kramp.

De första 2.5 kilometerna är fruktansvärt branta. Procentsiffrorna är en sak, men de innefattar några serpentiner som är i det närmaste plana, så när man klättrar så gör man det med besked. Återigen tar jag hjälp av effektmätaren och nu är det en maxgräns på 180 watt som gäller, helst lägre. I början av klättringen motsvarar det knappt styrfart. Samtidigt så är det inte jättemånga andra som kör betydligt snabbare. De flesta cyklister som befinner sig här och nu har ungefär samma kapacitet och känner sig gissningsvis ungefär lika fräscha.

Efter byn La Garde blir det lite mer lättåkt, något som är ytterst relativt, och jag försöker hitta en referens. Med en snittfart på 9 km/h tar man berget på en och en halv timme, och idag skulle det räcka till en bra sluttid. Återigen balanserar jag effekten och hastigheten för att ligga över 9 km/h med minimal effekt.



Samtidigt så dricker jag kontinuerligt och märker hur innehållet i de båda flaskorna minskar ungefär lika snabbt som avståndet till toppen, men det finns inga marginaler. Några kilometer före toppen finns en vätskedepå och för säkerhets skull fyller jag en halv flaska. Uppe i Alpe d'Huez ligger målet vid Palais des sports et des congrès, så vi slipper den sista slakmotan upp mot Tour de France-målet. Den sista biten går det att trycka på och det känns fantastiskt skönt att korsa mållinjen.

Epilog

Totaltiden från start till mål blir 9:20 och den officiella tiden, d.v.s. med utförskörningen nerför Glandon borträknad, blir 8:46. Av totaltiden, så har jag tillbringat 8:57 på cykeln och 23 minuter i depå. Det är tider som ligger gott och väl inom de mål jag satt upp, men här och nu har jag svårt att förstå hur det gått till. Men man kanske inte alltid behöver förstå allt ...

Post Scriptum

Med en skrämmande pricksäkerhet blir min eftermiddagsflight med EasyJet från Genève inställd. Nu tvekar jag inte en sekund, utan bokar buss från Genève till Arlanda Terminal 4, varifrån jag kan ta mig till långtidsparkeringen där min bil står. Bussen avgår klockan 01:00 och är framme 41 timmar senare med endast två byten, ett i Frankfurt och ett i Berlin.

Jag är tacksam för att detta alternativ finns, men buss kommer inte vara mitt förstahandsval för långresor. Det kommer inte EasyJet heller, eller Eurowings, vars samtliga löften om kompensation i Prag visade sig var helt tomma när de skulle infrias. Helt. Och det kommer nog ta en stund innan jag bokar nästa flygresor till Genève, oavsett vem jag skulle åka med.

REFERENSER

2018 års tider för medaljer på La Marmotte per kön och åldersgrupp, utförskörningen nerför Glandon exkluderad.

Damer

- 18-34: Guld: 9:27, Silver: 11:16
- 35-49: Guld: 9:41, Silver: 11:33
- 50+: Guld: 9:59, Silver: 11:51

Herrar

- 18-29: Guld: 7:53, Silver: 9:23
- 30-39: Guld: 8:13, Silver: 9:47
- 40-49: Guld: 8:39, Silver: 10:18
- 50-59: Guld: 9:00, Silver: 10:44
- 60+: Guld: 9:27, Silver: 11:16