

Motionslopp i Dolomiterna

ITALIENSK CYKLING I VÄRLDSKLASS



AV: MIKAEL PRZYSUSKI

Snö. När jag uttalar ordet så ryker det ur min mun. Andreas och jag står utanför hotellet och kan knappt tro våra ögon. Under natten har det fallit en halv deci-

meter snö. Det är den 28:e juni, vi befinner oss i Corvara, och om två dagar ska vi cykla **Maratona dles Dolomites**.

► Jag hade länge funderat på att köra Maratona dles Dolomites, men varje gång jag försökte leta mig igenom de otaliga anmälningsspara-graferna på arrangörens hemsida lackade jag ur. Senare visade det sig att anmälan egentligen är ytterst enkel. Du betalar två euro för att delta i ett lotteri, och om du tillhör den lyckliga skara som får en startplats betalar du bara in startavgiften, och allt är klart. Sagt och gjort – Andreas och jag skulle komma till start.

FÖRBEREDELSE

Dagarna fram till loppet stabiliseras vädret, men det är fortfarande kylslaget. Vi kör hela bansträckningen med bil och får några aha-upplevelser, såsom hur branta bergspassen Sella och Giau i verkligheten är, samt att den sista biten av Valparola är tuffare än vi trott.

Banan har formen av en åtta och min plan för loppet är att första varvet ska vara en tranportsträcka. Det andra varvet inleds med två mindre knäppar och sedan kommer loppets höjdpunkt, Giau. Därefter är det defilerings över Valparola och in i mål.

Vi planerar tre stopp i depåerna på Gardena, Santa Lucia och på toppen av Giau, och målet är att ta sig runt under 7:30.

SELLA

Vi förstår att starten har gått när kyrkklockorna börjar ringa och teve-helikoptrarna lyfter. Vi har stått i startfällan i drygt en halvtimme och det är ytterligare en halvtimme tills vår startgrupp får dra iväg. Det är fem grader varmt och torrt, och vi ser fram emot en solig dag. Speakerrösten meddelar att det är 9 400 cyklister anmälda till start, önskar oss lycka till och sedan bär det av.

När vi kommer till Campolongo dör farten direkt. Vi sicksackar oss mellan cyklister och emellanåt måste jag stanna helt. Tempot är bedrägligt långsamt. Jag försöker tygla min ilska och i utförsåknningen efter passet går det i alla fall bitvis att stå på.

Uppför Pordoi är vägen återigen till bredden fylld av cyklister och det är redan många som andas tungt. Andreas är betydligt bättre på att hitta luckor och navigera genom fältet, så efter en stund seglar han ifrån mig genom havet av cyklister. Jag blir omkörd av en cyklist som försiktigt säger "attenzione" för att få plats längst ut till vänster, och det är en strategi som jag själv börjar

tillämpa med framgång. Under hela klättringen ser man stora delar av passet och det är en enastående vy med alla cyklister, såväl ovanför sig som nedanför.

Strax efter krönet blir jag omkörd av en cyklist som håller en linje jag gillar, så jag lägger mig bakom honom. I högerkurvorna ligger min vägvisare extremt långt till vänster, vilket gör att vi tar en längre väg, men också kan hålla en högre fart genom kurvorna, så vid utgången kör vi betydligt snabbare än de i innerspår. Jag skulle aldrig köra så här med mötande trafik, men idag tar vi många placeringar nerför Pordoi.

Under hela första varvet har vi bergen tätt inpå oss, och det känns nästan som att vi kan sträcka ut handen och ta på dem. Känslan är helt fantastisk. Men det kommer att bli hårdare.

Klättringen uppför Sella är väldigt brant. Jag gör mitt depåstopp som planerat och fyller flaskorna. Bergen och utförskörningarna börjar smetas ihop i min hjärna och helt plötsligt under en klättring befinner jag mig i en lätt utförslopa som jag inte känner igen. Är jag på Sella? I så fall har jag stannat på fel depå. Men Sella är ju jättebrant. Då kan det inte gå utför. Jag inser att jag börjar bli trött när den här typen av frågor dyker upp och bestämmer mig för att dricka mer, fortsätta trampa och inte fundera så mycket. Vägen skjuter upp i höjden och mycket tacksam ser jag att det är Passo Gardena som jag når en stund senare.

GIAU OCH VALPAROLA

Efter att ha passerat Arabba för andra gången bär vägen utför längs bergssidan med hänförande vyer över dalen, och solen lyser från en klarblå himmel. Periodvis slår jag följe med enstaka cyklister, men det blir sällan under någon längre tid. Hela tiden spanar jag efter Andreas, men jag lyckas inte komma ikapp honom.

Efter andra depåstoppet följer banan skyltningen mot Marmolada för att tvärt svänga vänster från huvudvägen, upp mot dagens höjdpunkt.

Klättringen uppför Giau börjar direkt och arrangörerna har en separat tidtagning här. Det är många cyklister på berget och samtliga i den här delen av fältet håller ett löjligt långsamt tempo, inklusive jag själv. Hastighetsmätaren ligger på gränsen mellan en- och tvåsiffriga värden.

Maratona dles Dolomites

2014 arrangeras Maratona dles Dolomites för 28:e gången och loppet har tre olika bansträckningar; Sellaronda på 55 kilometer, Medio på 106 kilometer och Maratona som mäter 138 kilometer. Den långa banan består av 4 190 höjdmeter. Det är gemensam start, vägarna är avstänga och man kan under loppet välja vilken av banorna man vill köra.

Det är ett fantastiskt lopp med ett väldigt dramatiskt första varv, underbara vyer och många klassiska klättringar som toppas av Passo Giau. Det går uppför eller utför nästan hela tiden, så man minimerar onödiga transportsträckor mellan bergen.

Datum: 6 juli 2014

Start och mål: Alta Badia – La Villa

Flygplatser i närheten: Bolzano, Innsbruck, Venedig och Bergamo
www.maratona.it

”Backen mäter 13 kilometer och någon defilerings är det inte tal om i det här läget.”

Känner du igen passen?

- Passo Valparola och Passo Giau var senast med i Giro d'Italia 2012, och då i den sjuttonde etappen. Joaquim Rodriguez vann etappen iförd den rosa ledartröjan, men fyra dagar senare tappade han och blev tvåa i totalen, 16 sekunder efter Ryder Hesjedal.

- 1940 uppstod dramatik mellan Fausto Coppi och Gino Bartali mellan passen Pordoi och Sella. Efter utförskörningen från Pordoi körde nämligen Bartali fel. När han insett sitt misstag och vänt om kom han till slut ikapp Coppi som hade fått släggan. Det här året var de två blivande rivalerna ännu lagkamrater, och det sägs att Bartali drog och knuffade Coppi uppför det branta berget, och lyckades hålla honom vaken genom att stoppa snö innanför tröjan på honom.



Krampfakta

Sol och värme, tuffa berg och trötta ben. Men var kommer krampen ifrån, vad beror den på och vad ska man göra åt det? Bicycling frågar träningsexpert Annie Söderberg om råd.

”Orsaken till kramp är idag i vetenskapens värld ännu oklar och högst kontroversiell. Vanligaste förklaringen tycks vara uttorkning och obalans i elektrolytnivåerna – salt- och mineralbalansen. En annan förklaring som vunnit mark är den neuromuskulära utmattningen, en obalans i muskelkontraktionen som beror på uttröttnings. En muskel som har kramp är kontraherad, det vill säga sammandragen, vilket leder till obehagskänsla och eventuell smärta. Ett av råden för att bli av med krampen är därför lätt statisk stretching. Men hur är det med kramplösare, saltgurksvatten och sportdryck? Tja, om det är forskarna ännu oense.”



Under de första kilometerna korsar vi floden Codalunga fyra gånger och varje bro ger lite respit, men inte mycket. Jag försöker hela tiden ta sikte på den långsammaste cyklisten framför mig och tugga mig ikapp denne. Jag inser att det är ett förvånansvärt stort antal kvinnor som kör loppet och att många, relativt min egen förmåga, kör på mycket starkt.

Efter nästan en timmes klättring når jag toppen och depån som ligger där. Utsikten är bedårande och jag fyller både flaskor och fickor. När jag lämnar depån ser det ut som att jag ligger 21 minuter före tidplanen och drömmen om en totaltid under 7 timmar börjar ta form i mitt huvud.

I bil upplevde jag utförsåkningsnerf för Giau som trixig, men på cykel är det inga problem och på några raksträckor kan man släppa på helt. Vägen planar ut och börjar klättra innan Pocol, vägskalet en halvmil från Cortina upp mot Valparola.

Jag svänger vänster och möts direkt av kramp i vänster lår. Den kommer helt oanmäld och smärtan gör att jag stannar direkt och tar mig av cykeln. Hur mycket jag än har druckit uppför och utför Giau, så har det inte varit tillräckligt. Jag trycker i mig gel och vätska, låter smärtan klinga av och sedan ger jag mig av igen.

Alla funderingar på en tid under sju timmar grusas sönder och nu gäller det att kämpa för att hålla planen för 7:30. Jag kör vidare på en lägre ansträngningsnivå, med fullt fokus på att undvika ytterligare kramp.

Efter några flacka kilometer börjar den tuffare klättringen igen. Backen mäter 13 kilometer och någon defilering är det inte tal om i det här läget.

En dryg kilometer innan toppen kommer vägen upp till Passo Falzarego. Därifrån går den dels ner till Arabba och dels upp mot Valparola. Där finns en vätskedepå, men jag känner mig rimligt fräsch och trampar vidare.

Efter cirka femhundra meter sätter krampen in igen och jag måste stanna. Jag sätter i mig nästan hela återstoden av min

sportdryck och tittar ner mot Falzarego. Att vända för att fylla flaskorna är otänkbart. Till slut har krampen avtagit så att jag kan kliva upp på cykeln och köra vidare.

Efter krönet öppnar sig vägen med vida kurvor – en utförskörning som i normala förhållanden hade varit helt underbar. Nu måste jag istället hålla igång benen genom kurvorna för att inte låsa låren i någon olämplig position och dra på mig ytterligare kramp.

Efter La Villa är vi några cyklister som tillsammans trampar in mot Corvara. De flesta lägger på en spurt, men det är bortom mig och det känns bara väldigt skönt att korsa mållinjen.

MÅL

Jag kikar på den officiella klockan och min totaltid är 7:08. Jag känner mig riktigt nöjd, även om mina lår tycker annorlunda. På det stora hela tycker jag att jag disponerat loppet bra, även om jag borde tryckt i mig mer energi på Giau och tagit ett extra stopp på Falzarego.

Vid målgången är det pastaparty och alla deltagare kan kvittera ut en vindväst. Solen gassar, jag är trött och törstig, och det sista jag känner för är att ställa mig i en lång kö, så jag cyklar tillbaka till hotellet och efter en stund kommer Andreas.

Till min förvåning har han kört på 7:15, en ekvation jag inte får ihop. Förklaringen är dock enkel, för han gjorde ett längre stopp i depån på Gardena. Han såg när jag lämnade depån, men hade då inte själv ännu hunnit bunkra upp. Därför har vi båda vetat att den andre legat före, med den skillnaden att jag hade haft fel.

På kvällen efter loppet ordnar hotellet en storslagen buffé innan middagen. Vi öser superlativer över hotellet, dess service och mat, samt över loppet och dess organisation. Det enda som jag eventuellt kan ha synpunkter på är att teve-bevakningen var aningen tunn just över vår del av loppet. ■

Haibike – Das Fahrrad

rideaway.se

Välkända och omtyckta i Tyskland.
Omskrivna och uppskattade av branschpress.
– Nu rullar den tyska succéen in i Sverige.



Haibike Greed SL 29
26.900 kr

Vikt: 10,2 kg
Ram: Carbon
Gaffel: Rock Shox SID RL
Hjul: DT Swiss, Deore XT-nav
Växlar: Shimano Deore XT



Haibike Challenge SL
13.900 kr

Vikt: 8,2 kg
Ram: Carbon
Gaffel: Carbon
Hjul: Mavic Aksium WTS
Växlar: Shimano 105



Haibike Affair RC
44.900 kr

Vikt: 6,2 kg
Ram: Carbon
Gaffel: Carbon
Hjul: Reynolds Assault
Växlar: Sram Red, 22-vxl

Miss inte Sälen Mountain Race
74 km i natursköna Sälen
2014-08-14
Anmäl dig på: rideaway.se

Haibike säljs och marknadsförs av Rideaway.
Butik och showroom: Riddargatan 29, Stockholm
Butik: Karlstad Cykel och Sportcenter, Karlstad
Just nu söker vi fler återförsäljare.
Kontakt: hello@rideaway.se eller 0708-67 10 00

Följ oss på: facebook.com/rideaway.nu

Rideaway



BONTRAGER WHEELWORKS

Precision. Crafted.

bontrager.com/wheelworks



BONTRAGER

At Bontrager, team sponsorship is more than just supplying equipment. It's a commitment. To providing a consistent performance advantage, to every athlete, no matter the day, the race, or the conditions. That commitment extends to you, every time you choose Bontrager.

TREK
FACTORY RACING