

10 dagar och 30 000 kurvor i Pyrenéerna

Tomas Ericsson, tomas.ericsson@soderhamn.com, driver *Ericsson's Motorcycle Tours*, www.ericssons-motorcycletours.se, som anordnar resor i bland annat Alperna, Colorado, Pyrenéerna och Toscana. Affärsidén är fina vägar med sevärdheter omkring, bra boende, dito mat – och relativt små grupper.

Vid årsskiftet 2008 – 2009 damp ett prospekt om just Pyrenéerna ned i mailboxen. En tiodagars resa (samt två plus två resdagar dit och hem) i detta bergiga gränsområde mellan Frankrike och Spanien – från Medelhavet till Atlanten och åter – lät mycket lockande, och jag nappade.

Dag 1, Linköping – Göteborg: En av de angenämaste syner jag känner till är hojen, packad för långresa, och så är fallet morgonen 2 juni. 08.30 möts cruisaren Claes Asklöf med hustru Eva (BMW K 1200 GT) och jag vid Snoddas' korvmack, hejar och drar iväg. Vädret är något svalt, men fint, medan vi sveper förbi Tranås och senare njuter av den strålande utsikten över Vättern, när krönet ovanför Gränna passeras. Sigurd – min BMW K 1200 RS – fick tråget upptoppat med två deciliter olja och ny baksvål ett par dagar tidigare och spinner som en katt.

Lunch intas – förstås – på Tabergstoppen. Tyvärr är vi så tidiga, att köket inte öppnat, men matiga mackor och lite glass till kaffet räcker långt.

Därefter följs min gamla rutt söder om väg 40. Efter Hindås konstateras, att det är så gott om tid, att vi hinner köra Härskogsvägen fram och åter. Elva dagar tidigare avnjöt jag denna underbara slingerbult fullt ut. Då låg inte ett gruskorn på den släta asfalten, men idag blir den en besvikelse, för nu lurar lösgrus både här och där i böjarna. Vi tröstar oss med eftermiddagsfika på Chalmers' golfklubb, strax öster om Landvetter.



Den vackra vägen mellan Landvetter och Mölnlycke orsakar däremot inga besvikelser, där den ringlar fram längs sjön, och någon dryg halvtimme senare når Asklöfs Stena Lines terminal i Göteborg. Självt har jag ett ärende att uträtta och anländer efter ytterligare någon timma. Den stora gruppen dyker upp vid 17-tiden, och efter kort väntan kör vi ombord.

När cyklarna surrats, intas en Kilkenny i baren, innan det är dags att dra av mc-ställen, duscha och rigga om för kvällen.

Vi gör misstaget att äta i barseveringen. Lax med tillbehör låter gott, men maten är inte ens ordentligt varm och hedrar definitivt inte rederiet.



Efter kvällsmåltiden delar Tomas ut en pärm med detaljerad resplan, inklusive kartor, och ett par tröjor, samt gör en grundlig genomgång av resans uppläggning. Vid den därpå följande allmänna presentationen framgår, att totalt 21 personer på 16 cyklar deltar – även om två tillkommer först i Hamburg. Sällskapet är ovanligt stort, eftersom Tomas denna gång har två biträdande färdledare. Födelseåren sträcker sig från 1943 till 1956, och bokstavligt talat hela Sverige är representerat – från Kiruna i norr till Kallinge i söder. (Kirunaborna startade två dagar tidigare i minus en halv grad och snöslask!)

BMW är helt dominerande. Fem R 1200 GS – i standard- eller Adventure-utförande – en R 1200 CL (BMW:s egensinniga och kortlivade försök att ta sig in i H-D:s Electra Glide-segment med en boxertwin!), en R 1200 R, en R 1200 RT, en K 1200 GT, en K 1300 GT och min K 1200 RS. Dessutom representeras Honda med en Transalp, en CBF 1000 och en Pan European, Suzuki med en GSX 1400 och Yamaha med en FJ 1200.

Dag 2, Kiel – Hamburg: Vädret är vackert under morgonens insegling till Kiel, så jag tar bara en t-shirt under skinnjackan. Naturligtvis har det mulnat på, lagom till att vi kör ut genom tullen, så de tio Autobahnmilerna blir svala.

Autozug-terminalen i Hamburg-Altona tar upp bilister och hojåkare från hela Skandinavien och norra Tyskland – men skyltningen dit är obefintlig! Det är naturligtvis inte något problem för färdledarna, som kört dit förr och dessutom har GPS – men för andra resenärer verkar Deutsche Bahn kunna förbättra servicen åtskilligt.

Vid terminalen är det också rörigt – ingen skyltning att tala om – varför det tar en stund, innan vi hamnat i rätt fålla, ur vägen för andra. Enligt populära fördomar är tysk organisationsförmåga ett begrepp ("Ordnung muss sein!"), men här verkar man inte ha gått kursen.



Väntan i Hamburg-Altona – och ombordkörning.



Det är gott om tid att köpa färdkost. Vid stationen finns ett stort köpcentrum, där det är lätt att förse sig med baguetter, croissanter, drycker, färsk frukt – vad som helst, som är praktiskt i en tågupé. (Resturangvagnens rykte och kapacitet är inte över sig, och vårt tåg har dessutom tydligen någon form av reservvagn!)

Fyra tampar per hoj delas ut, så att vi i viss mån själva kan välja vilka punkter på cyklarna, som skall användas för surrning inför den 150 mil långa resan. Motorcyklar ställs på nedre däck på Autozug-vagnarna, och där är lågt i tak! Man måste nästan ligga på tanken, medan man puttrar in bakifrån över påfartsrampen och slamrar fram genom vagnarna till sin plats. Vi har fått tipset att om möjligt övervaka surrningen själva, eftersom den annars kan ge skador på cyklarna! Min får dock en helt invändningsfri fixering.



Gott om tid att bekanta sig med varandra.

Spättorna har under tiden bevakat berget av bagage, som nu kan bäras in i respektive hytter. Några har bokat det bekvämare alternativet sovvagn, medan de flesta åker liggvagn – där bara fyra bäddar av fem/sex är upptagna i varje hytt. Klokt, för det ger gott om utrymme för packning och utrustning.

Autozug är en bra idé. Man kan åka tåg söderut till ett antal destinationer i Europa – bl.a. München, Narbonne (dit vi är på väg), Prag och Verona – och ta med bilen/hojen. Priset på resan är inte högt, om det jämförs med kostnaden att köra samma sträcka och bo en natt i vardera riktningen (i mitt fall knappt 3 000 SEK för 2 x 150 mil. Frukost ingår, men inte kvällsmåltid.) Till detta kommer ett visst mått av gott miljösamvete.

Avgången blir en timma försenad. Resan genom Tyskland ger rikliga möjligheter att ljuga ihop sig, dra en spader, ta en tupplur etc. i respektive kupéer – där jag hamnat tillsammans med våra två biträdande reseledare och ytterligare en singelåkare.

Dag 3, Narbonne – Saillagouse: Om ilastningen i Hamburg flöt relativt smidigt, kan samma sak inte sägas om urlastningen i Narbonne, dit vi anländer enligt tidtabell 10.33. I Hamburg stod tåget rangerat och klart, men i Narbonne rangeras fordonsvagnarna till en helt annan del av bangården, dit vi måste åka med buss. Organisationen är milt uttryckt bristfällig, och bussen blir överfull. Eftersom solen gassar, och chauffören inte har vett att starta motorn för att få igång luftkonditioneringen, hinner alla, som är iklädda mc-ställ, att bli fullständigt genomsvettiga, och irritationen är påtaglig! Till slut kommer vi dock iväg på den korta färden och börjar vänta på nästa steg – att få köra av tåget.

Halvannan timma efter ankomsten är alla cyklar packade och klara. Indelade i tre grupper – ”pargruppen”, ”singelgruppen” och ”grusgänget” – drar vi iväg i värmen för att snarast få svalkande fartvind. Början är flack, men bergen syns inte långt borta, och efter någon timma nås det första passet, *Col d'Extreme*, på blygsamma 251 m ö h. Så dags har vägen sedan länge blivit ordentligt underhållande, med ideliga kurvor i ett kuperat landskap, och jag njuter.

Vägen passerar flera små orter, vars namn står på två språk, franska och något, som jag först tror är spanska. Senare förstår jag, att Katalonien sträcker sig en bit in i denna del av Frank-

rike. Katalanska och spanska verkar förhålla sig till varandra ungefär som svenska till norska/danska. Hur som helst känns de katalanska namnen ”äkta”, medan den franska formen känns ”påklitrad”.





Chateau de Peyrepertuse.

Efter sen, lätt lunch drar vi vidare i värmen. Vår grupp – som innehåller två pensionerade sjöofficerare och så småningom får namnet ”Alle man på däck” – har rätt olika maskinmaterial och körvana, så tempot blir lågt i början. Därför delar gruppledaren Lennart på oss och anger uppsamlingspunkter, så att vi inte skall tappa bort varandra. Jag får köra före i eget tempo till nästa anhalt, katarborgen *Chateau de Peyrepertuse*, högt uppe på en klippa, dit vägen är både brant och slingrig.

Katarerna – i Sydfrankrike också kallade albigenser – var en medeltida sekt, som opponerade sig mot åtskilligt i katolska kyrkans lära. Efter att i början ha tolererats, utrotades de helt under ett blodigt krig på 1300-talet. I just denna del av Pyrenéerna finns lämningar efter ett antal av deras borgar, varav *Chateau de Peyrepertuse* är den största – ett respektingivande bevis på, att katarerna definitivt inte saknade resurser. Idag lever deras namn kvar i ordet *kättare*.

Jag hinner aldrig ens fundera på den svettiga promenaden upp från parkeringen till själva borgen, för Lennart ringer; en reskamrat har vurpat. (Enligt Tomas Ericsson den första vurpan någonsin under hans arrangemang genom åren.) Naturligtvis vänder jag tillbaka. Lennart möter, och det är en rejäl bit att köra.

Färdkamraten är väl omhändertagen vid vår ankomst. Ett omkörningsförsök på en relativt smal, något slingrig väg hade misslyckats – sannolikt på grund av, att bilföraren inte hållit koll i backspegeln och därför oavsiktligt trängde honom ned i ett grunt dike. Farten var nog inte mer än 40 – 50 km/h, men ändå gjorde han en ordentlig saltomortal. Han var uppe på benen efteråt, men när vi anländer, ligger han i det torra, grunda diket, med huvudet på hjäl-

men och jackan. Att nyckelbenet är brutet, begriper ett barn, och han är mör i ryggen – men har hela tiden varit vid medvetande och är klar i knoppen.



Cykeln har fått en rejäl smäll. Framgaffeln är vriden, så att styret pekar helt fel, och såväl kåpa som framskärm, packväskor och motor har sprickor och repor. Av flera skäl är det alltså färdigkört för hans del – bara att ringa 112 för ambulans och dessutom ordna bärgare.

Bara några minuter efter vår ankomst stannar en sopbil och en lastbil – och ur kliver tre *pompier volontaires* – deltidsbrandmän! Detta underlättar naturligtvis kommunikationen med fransk sjukvård högst avsevärt (bara en av oss talar franska), och de ger honom ett fortsatt första omhändertagande enligt rutiner, som jag känner igen väl från tiden som ambulansöverläkare i Östergötland.



Gaffeln är skev!

Så småningom kommer ambulansen. Vår vurpade kamrat får en halskrage, läggs på fixationsbår och lastas tillsammans med sin packning in för vidare färd till sjukhuset i Perpignan (där

han kommer att bli kvar under hela vår resa. När han slutligen får åka hem, har han hunnit bli grundligt utled på all den personal, som inte ens försöker kommunicera med honom på något annat språk än franska – som han inte behärskar. Men om det vet ingen något, när vi skiljs.)

Allt detta har förstås tagit sin rundliga tid, och dagens planering måste revideras. Eftersom ytterligare några i gruppen har GPS, har de fått åka vidare mot dagens resmål, medan Lennart, Jan – den ende, som kan franska – och jag stannar kvar för att invänta först ambulansen, därefter bärgaren och hjälpa till med att få upp cykeln på flaket. Därefter vill han, att vi åker med till verkstaden för att hjälpa till med byråkratin kring, vart cykeln sedan skall transporteras.

Även detta tar tid, och först vid 18-tiden är vi klara för avfärd. Eftermiddagen har varit mycket varm, och jag ordinerar samtliga deltagare minst en halv liter Coca-Cola (vätska, svalka, koffein och kolhydrater) plus fritt vätskeintag för övrigt, eftersom det återstår ett par timmars körning, innan vi får mat i oss. Jan fäller kommentaren, att han annars aldrig dricker cola (ungefär som jag) och inte gillar smaken – men just nu är det faktiskt gott!

Alltså missar vi den fantastiska vägen genom kanjonerna *Gorges de Galamus* och *Gorges de S:t Georges* och tar en snabbare, som ändå visar sig mycket underhållande, innan dagens slutmål Saillagouse – Sallagosa på katalanska – nås vid 20.30-tiden.



Gorges de Galamus fick jag aldrig uppleva.

Vi har tagit för givet, att de andra redan ätit, men de har väntat på oss. Alltså snabb dusch på det första i raden av utmärkta hotellrum, och sedan en kort promenad till restaurangen – där alla hälsar oss som hjältar, trots att vi inte gjort något märkvärdigt, bara självklarheter.

”Arvodet” för min blygsamma insats ”utbetalas” i portioner. Det är nämligen min tilltänkta rumskompis, som hamnat på sjukhus – så jag får enkelrum under hela resan utan extra kostnad. Dock hade det varit roligare att ha honom med.



Snacka om terränganpassad arkitektur!



Regnig och dimmig avfärd från Saillagouse.

Dag 4, Saillagouse – Pont des Deux Rivières: Under natten brakar ett åskväder löst, och på morgonen regnar det kraftigt. Madame i hotellreceptionen ser bekymrad ut å våra vägnar, men vi avreser enligt plan. Regnet faller i strömmar, och i början är det också dimmigt, så takten är inte hög, och det blir utmärkt att stanna till vid en av traktens verkliga sevärdheter – världens största solugn i Odeillo.

Anläggningen består av en serie plana, fjärrstyrda speglar – heliostater – med en total yta på drygt 3 000 m². Dessa reflekterar in solstrålningen i en nästan 3 000 m² stor parabolisk spegel, som täcker en vägg i en nio våningsbyggnad och koncentrerar strålningen till en yta på mindre än 1 m², ”ugnen”. Principen är i grunden densamma som brännglasets, men här i miljonförstoring. Genom att variera antalet heliostater, som reflekterar in strålning i parabolerna, kan effekten varieras – upp till 1 MW!

Platsen är vald för kombinationen många soltimmar och föga förorenad luft, och här bedrivs avancerad forskning inom flera olika områden. Vid klart, soligt väder kan temperaturen i ugnen nå upp till 3 500 grader C på mycket kort tid!

(Jag drar mig till minnes ett TV-program nyligen, där en indisk uppfinnare konstruerat minisolugnar i form av rörliga parabolspeglar, vars effekt räcker för att ge ett eller ett par hushåll såväl el som varmvatten. Håller man upp en tidning i brännpunkten, fattar den eld inom ett par sekunder. Hela konstruktionen är avsiktligt low-tech – för att kunna skötas av byns cykelreparatör!)

Vi beser utställningen om solen i människans mytologi genom tiderna, astronomi och olika versioner av, hur solljus kan utnyttjas för energiutvinning. Filmsalen visar samma film med speakerröst på antingen franska, tyska eller engelska, så det tar lite tid, innan vår – engelska – version körs igång.

Under tiden har regnet dragit bort, även om det är fortsatt mulet, och någon timma senare når tröskeln på resans första högre pass, *Col de Puymorens*, 1 915 m ö h. Vägen är underbar både dit och därifrån – med fin asfalt och ideliga kurvor. Nu, om inte förr, står klart, att Tomas



Solugnen i Odeillo. I förgrunden baksidan på några av de många plana, fjärrstyrda speglarna – heliostaterna. Bortom dem niövåningsbyggnaden med den 3 000 m² stora parabolspiegeln, som koncentrerar strålningen till ”ugnen”.

Ericssons påpekande i prospektet inte är ogrundat. Deltagarna i denna resa bör vara vana motorcyklister, och glidare är mindre lämpliga, eftersom nedläggningsvinklarna regelbundet överstiger, vad åtminstone en del glidare kommer i närheten av, innan fotplattor eller annat begränsar framfarten. Senare noterar jag också, att *bromskapacitet* naturligtvis är en högst väsentlig egenskap under denna resa, och även här finns nog en och annan glidarmodell, vars förare skulle kunna få problem. (Senare ångrar jag, att jag inte bad Bikestop att särskilt kolla bromsbeläggen före avresan, även om inga problem någonsin noteras.)

Efter en något sen lunch avstår vi från att ta en sväng in i Andorra över Pyrenéernas högsta pass, *Port d'Énvalira*, 2 407 m ö h, och kringlar i stället nordvästvärt mot Tarascón.

Efter tankning säger Lennart till Janne och mig, att vi kan köra före. Resten av dagsetappen ingår regelmässigt i Tour de France. ”Håll bara den här vägen, så hamnar Ni till slut vid hotellet, där vägen tar slut vid en T-korsning.” Lätt som en plätt. ”Den här vägen” heter D 8, och vi följer skyltningen noga vid varje korsning. Vägen blir mindre och mindre, leder in i en nationalpark och börjar få grus på asfalten, som vindlar allt brantare uppför i tvära serpentinkrökar, tills vi kommer upp till en stor, högt belägen damm. Efter den anar jag pasströskeln, men när vi kommer runt en krök, ses en fjällräddningsstuga och en bom över vägslutet. Bortom den kan man *möjligen* ta sig fram med en renodlad endurocykel!

Janne, som under uppfärden hoppats, att han skall slippa åka nedför denna väg under morgondagen, blir därmed prompt bönhörd. Vi måste åka ned idag! Detta går dock problemfritt, bara man håller sig på låg växel.

Mobiltelefon täckning har – naturligtvis – saknats uppe vid dammen, och först, när vi kommit ned i bebodda trakter, kan kontakt åter nås med grupplederen. Då har vi också studerat kartan och insett, var vi borde ha svängt – in på en annan väg än D 8! (Det visar sig så småningom, att denna andra väg heter D 8 i hans GPS och på andra kartversioner!)

Den fortsatta vägen ringlar upp genom skog och passerar *Port de Massat*, 1 517 m ö h, och *Col d'Agnes*, innan det bär nedför till kurorten Aulus les Bains – i moln, som tidvis är så tjocka, att vi krypkör på ettan och vägleds av mittstrecken, ett i taget. Det är brant serpentinväg utför, och hårnålarna dyker upp sent i tjockan. Ibland kan mittstreck saknas under sådär 30 – 40 meter, och då går det *riktigt* långsamt!

Naturligtvis missar vi ännu en avfart, men kontakt nås med Lennart, och till slut hamnar vi i orten Seix (uttalas "Seex", vilket utlöser munterhet på ett flertal språk). Vårt egentliga hotell i Pont des Deux Rivières har dubbelbokat ett antal rum, så några får bo i just Seix. Hotellägaren är dansk(!) och hans partner holländska, vilket innebär angenäm problemfrihet i kommunikationen.



Dansk värd och holländsk värdinna på ett franskt hotell. Janne får låna datorn, medan värdinnan manglar servietter i baren.



Ortens centrum har gamla hus, och hotellet är inget undantag. Trappan är så vind, att man känner sig berusad, när man går i den, och rummets golvplankor är både grova och oregelbundna, men det är rent, snyggt och mycket charmigt. Till det kommer ett toppmodernt badrum, så vad mer är att önska?

Baren har bland annat en fransk stout(!) – Pelforth – som får Guinness att verka blask. Medan ölet långsamt sjunker i glaset, och vi berättar skrönor för varandra, stärker värdinnan servietter vid bordet bredvid. Därefter hämtas vi till restaurangen, även den inrymd i ett gammalt hus, som skulle få en antroposof att jubla; inte en rät vinkel så långt ögat når. Men mat och dryck håller toppklass, trots att ägarinnan är engelska.

Här står också klart något, som anats under dessa dagar: Vi åker i avfolkningsbygder, och många av byarna är nära nog öde. Idag bor och arbetar åtskilliga av de tidigare byinvånarna i stora städer som Carcassonne, Perpignan och Toulon. Byarna kan i någon mån leva på skid- och friluftsturism men är ändå skuggor av tidigare liv.



Sa Du fårskallar i trafiken? Dimmigt på Col de Menthe.

Dag 5, Pont des Deux Rivières – Cadeac: Ännu en regnig morgon. Från Seix blir det ytterligare en Tour de France-sträcka – över *Col de la Core*, 1 395 m ö h, utför till Audressein – och så åter uppåt, till *Col de Portet d'Aspet*, 1 069 m ö h. Ny utförslöpa, ny uppförslöpa och paus på toppen av *Col de Mente*, 1 318 m ö h. Det lilla fiket har förstås en bar, där lokala stammsar för en livlig diskussion och är lite nyfikna på oss, och den torkade, mycket välsmakande skinkan i baguetten är så tjockt skuren, att detta blir dagens lunch.

Efter utförslöpan till S:t Beat Marignac blir det planare, och snart är vi i Spanien – men bara en kort stund. En högersväng för in på en av resans höjdare, när den perfekta asfaltslingan ringlar uppför, uppför, uppför – till pasströskeln *Col du Portillon*, 1 569 m ö h, där alla gör en paus – med breda leenden och tickande motorer. Skylten, som anger 8,5 km krokig utförslöpa, gör inte humöret sämre. Så är vi åter i Frankrike. Efter nedförslöpan skulle man tro, att det är nog för idag, men det blir ännu ett par pass. I krökarna upp till *Col de Peyresourde* tar Göran massor av stilstudiefotos.



Baguette med lokal skinka i tjocka skivor. Fikapausen blev en lunchdito.



Min absoluta favorit bland varningsskyltar!



Claes och Eva Asklöf går in i en av otaliga kurvor.



Nygräddade crepes med honung till kaffet!

Vid pasströskeln, 1 569 m ö h, finns ett litet fik, som säljer olika slags honung och serverar nygräddade crepes till kaffet. Ägaren är en gladlynt fyr, som underhåller sina gäster med olika typer av praktiska knepigheter, modell ”djävulens hänglås”. Självt fixar han naturligtvis alla i ett nafs, medan vi gäster i regel står med förbryllade miner och tilltrasslade uppgifter. Självt klarar jag bara Piet Heins pyramid – eftersom jag tidigare lärt mig, hur man gör.

Vägen ned från pasströskel ringlar vackert ned i en grönskande dal med vackra sjöar, och när vi kommit upp på andra sidan, kan vi blicka tillbaka på en skidort med kanske världens mest lutande flyglandningsbana! Det verkar vara fullt möjligt att landa på den, medan man flyger uppåt!



Världens mest lutande landningsbana?

Kort därefter passeras *Col d'Azet*, 1 580 m ö h, innan vi till slut når kvällens mål, Cadeac.

Vädret har blivit vackrare, så det blir en öl ute på altanen. Så småningom får vi reda på, att den mest utpräglade grusåkaren i gänget varit ute på ett äventyr, som kunde slutat illa. Han tog en grusväg, som efterhand blev allt mindre, för att helt upphöra i en brant utförsslänt av gräs, där cykeln till slut lugnt lade sig på sidan. Enligt Murphy's lag fanns där inte heller någon mobiltäckning, varför han till slut fick montera av all packutrustning och själv under halvannan timma långsamt baxa upp cykeln, tillbaka till farbar väg, innan det gick att montera på packningen igen och fara vidare mot hotellet. Av uppenbara skäl är han milt uttryckt trött vid ankomsten, och den genomleriga Transalpen ger syn för sägen.



Denna natt sov han ovaggad!

Dag 6, Cadeac – Bielle: Denna dag vaknar jag tidigt och antar erbjudandet om en sväng före frukost upp till de vackra, högt belägna sjöarna *Lac d'Oredon*, 1 849 m ö h, och *Lac d'Aumar*, 2 192 m ö h. Morgonen är mulen och stilla, lite trolsk. Vägen ringlar genom en djup, brant

ravin, innan vyerna öppnar sig uppe vid sjöarna – under ett tak av låga moln. Trots att vi är där vid sjutiden på morgonen, finns redan gott om folk längst upp vid parkeringen. De har haute route-utrustning med sig – för höghöjdsskidåkning i juni!

Efter frukost slår jag denna dag följe med Tomas Ericsson, medan de övriga gängen åker före. Till dagens första pasströskel ringlar vägen längs en mycket vacker sluttning, med alltmer storslagen utsikt, ju närmare man kommer *Col d'Aspin*, 1 489 m ö h. Där är en väl tilltagen paus, tillsammans med andra hojåkare och åtskilliga cyklister, självklar, eftersom även detta är en Tour de France-sträcka.

Att tävlingscyklister tränar hårt, visste jag, men dessa dagar i passen har avsevärt ökat min respekt för dem. Med järnkondition trampar de outtröttligt på uppför ibland flera mil långa, branta (sådär 8 %) backar, som får våra hojars motorer att gå varmare än annars – varpå de därefter ibland med dödsförakt kör om oss i utförsserpentinerna! Har man då inte haft koll i speglarna, blir överraskningen total, för de hörs ju inte alls. En av oss konstaterar vid ett tillfälle, att han håller 60 km/h, när en cyklist svishar förbi!



Lac d'Oredon.



Skidåkning i juni.



Från Col d'Aspin en makalöst vacker morgon – och cyklisterna jobbar på.



Efter nedfarten från *Col d'Aspin* börjar färden upp mot resans bokstavliga höjdpunkt, *Col du Tourmalet*, 2 115 m ö h – alltså på någon meter när i nivå med Sveriges högsta punkt, Kebnekaise sydtopp. Vägen till passet är suverän men går genom ett par franska skidorter, där arkitekten måste ha fått ett svårartat hjärnsläpp, för fulare ställen i denna vackra omgivning är svåra att hitta. Även detta är en Tour de France-sträcka – som längst upp kröns av en cykliststaty, ”Le Geant de Tourmalet” (”Tourmalets jätte”), som mycket uttrycksfullt visar, hur plågsamt det måste var att ta sig ända dit upp.

En skylt inne på fiket förkunnar, att man inte serverar vatten gratis. (Det skulle nog gå åt hektolitervis!) Cyklisterna måste alltså ha med egen vätska. Betalande gäster får förstås även vatten. Här gräddas Grand Marnier-kryddade crepes á la minute – mycket gott till fiket. Vädret har blivit allt vackrare, och utsikten är magnifik.

Lokalen är full av gamla affischer, foton från tiden, när det begav sig, och cykelkuriosa – bland annat en trettiotalshoj med två växlar. På plan mark trampade man framåt, och i branta uppförslut växlade man ned genom att hela tiden trampa *bakåt!*



Le Geant de Tourmalet.



Fika 2 115 m ö h.



Grand Marniér-kryddade crepes – färskare finns inte!



Här handlar det mesta om Tour de France – en tävling med anor.



Planmark? Trampa framåt. Uppför? Trampa bakåt!

På andra sidan pasströskeln är panoramat storslaget, men skylten *route barrée* anger, att vägen är avstängd på grund av ras – så jag tar från början för givet, att vi måste vända. Men detta gäller i praktiken bilister, för hela tiden kommer folk uppfarande längs den avstängda vägen på alla sorters tvåhjulingar – från trampcyklar över supersporthojar till ett par på en Honda Pan European, som ju inte direkt är någon terrängmaskin. Alltså tar vi det lugnt nedför, och det blir inga som helst problem, så länge man håller koll efter enstaka större stenar på den bitvis smala asfalten.

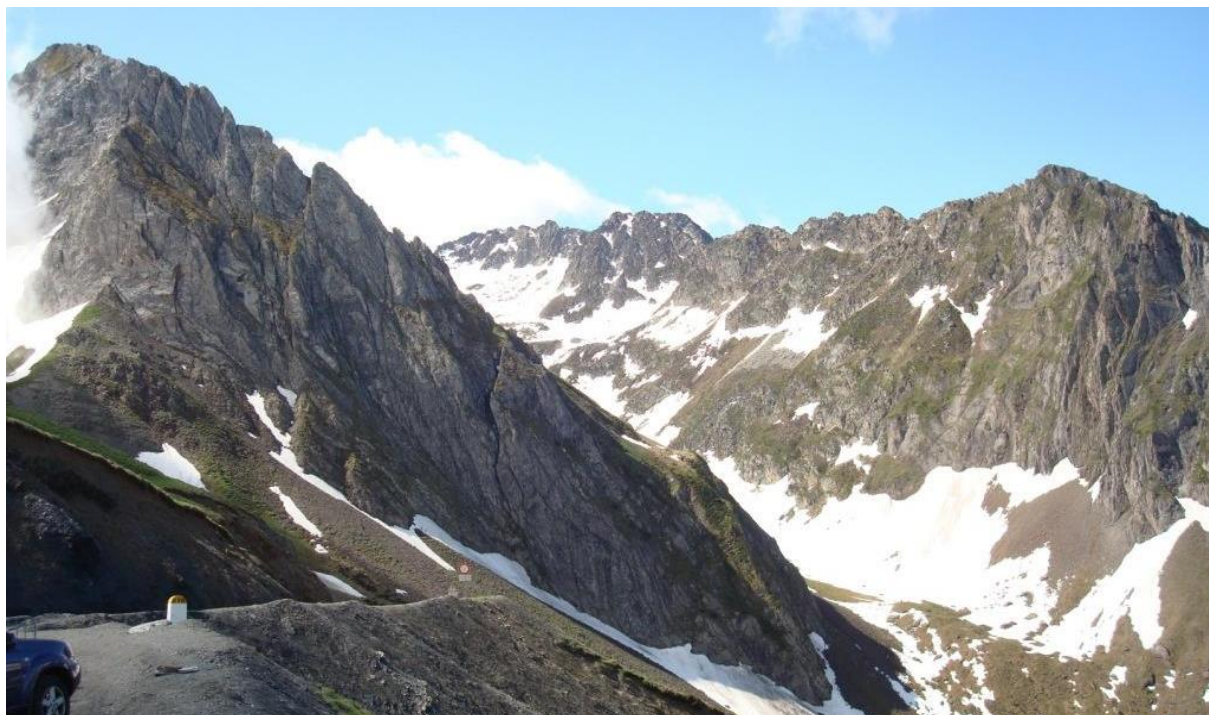
Efter en lång, vindlande nedfart och färd uppför nästa dal, blir det så småningom lunch nära spanska gränsen, mycket nära ett spektakulärt, halvcirkelformat massiv, *Cirque de Gavarnie*, med ett vackert vattenfall.

I närheten finns en praktabsurditet. En mycket fin väg leder upp till gränsen – där den tar tvärt slut vid några stenblock, för spanjorerna ändrade sig och byggde aldrig den planerade vägen på sin sida! Hur många EU-miljoner kastade det projektet i sjön?

På återvägen stannar vi en stund vid den vackra, höga Pont Napoléon, besökt av Napoleon III 1863. Brons höjd över den djupa, smala ravinen gör den perfekt för bungy-jumping, som pågår hela tiden.

Efter lite tid på lägre höjd bär det uppåt igen, till de två ”sammankopplade” passen *Col du Soulor*, 1 474 m ö h, och *Col d’Aubisque*, 1 709 m ö h. Vägen mellan dem är av typen grusbemängd, asfalterad åsnestig (en bil tar sig fram, men mötesmöjligheterna är begränsade), som ringlar fram med flera hundra meters stup till höger, en bergssida till vänster och här och där insprängda tunnlar i bergssidan. Utsikten är magnifik, men vi kan inte ägna den någon

större uppmärksamhet, eftersom ett misstag här lätt blir det sista man gör. Det går alltså inte fort. Vi åker ”med huvudena i molnen”, men framme vid *Col d’Aubisque* lättar det. Utsikten på andra sidan tröskeln är bedövande, medan en fika avnjuts i strålande sol.



Västerut från Col du Tourmalet.





Vägen är avstängd – men på två hjul går det bra.



Hotellbaren i Bielle erbjuder öl i enliterskrus – som Münchens klassiska ”Mass” – oemotståndligt efter en lång, varm dag i sadeln!

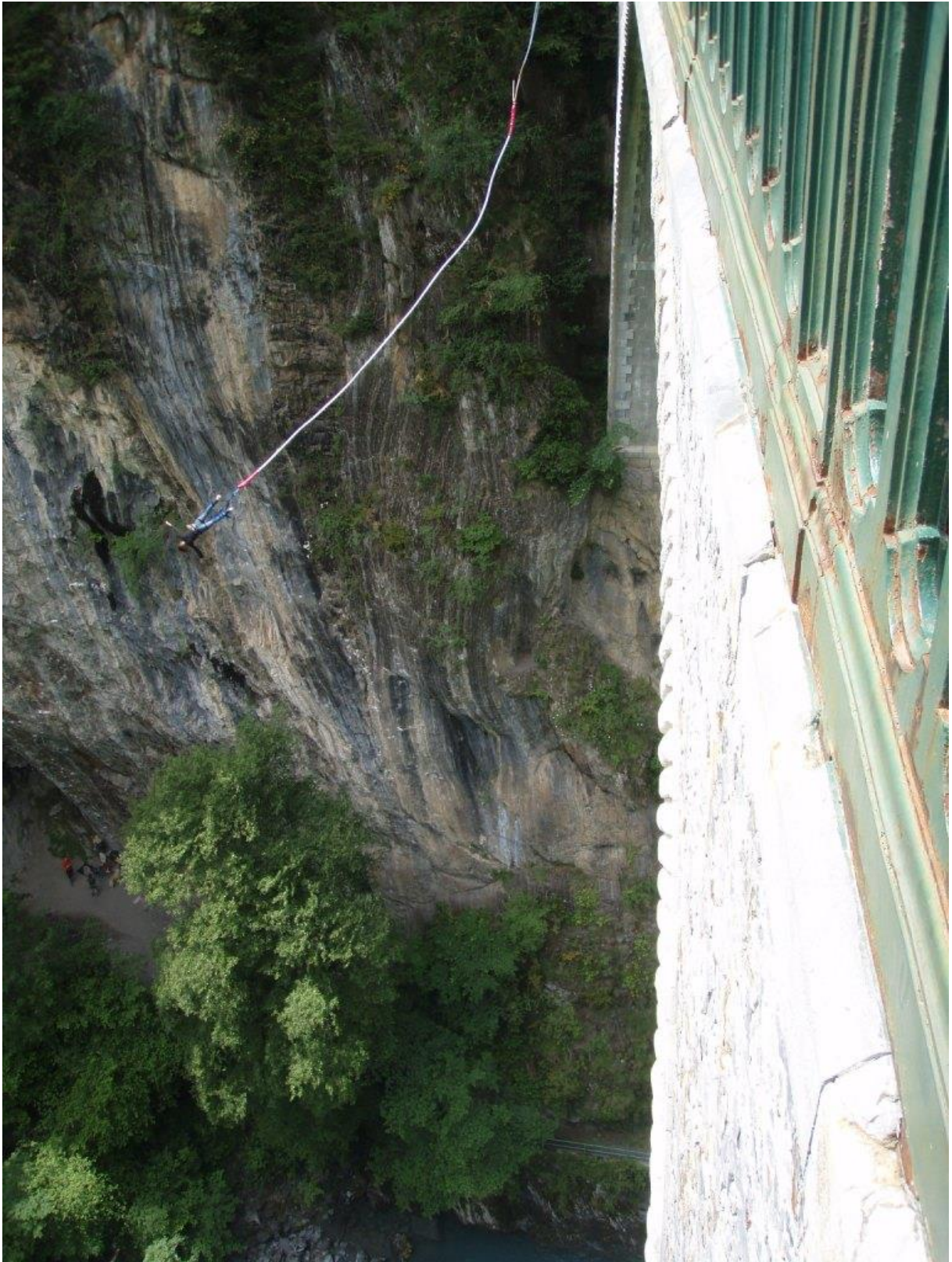
Dag 7, Bielle – S:t Jean de Luz: *Col de Marie-Blanche*, 1 035 m ö h, är inte märkvärdigt i jämförelse med tidigare pass, men vägen ringlar fint genom skog och över höjder – och vi måste hålla viss koll på såväl boskap som spillning. Nedkomna därifrån kommer vi ut på en bit större väg, som löper parallellt med en numera nedlagd järnväg. Den klassiskt vackra valvbron (Åtskilliga sådana finns. Järnvägsbyggare i Pyrenéerna fick inget gratis!) är dock fortfarande en glädje för ögat. Ytterligare pass följer – små, krokiga vägar med bitvis en del grus på den lappade, ojämna asfalten, men med magnifik utsikt bakåt mot höga, snöklädda toppar.



Pont Napoléon. Notera bungy-hopparen i repet!

Ortnamnen står åter på två språk, för nu är vi i den franska delen av Baskien, vars språk är helt unikt och för en utomstående garanterat obegripligt. (Språkvetarna tror, att det är det enda överlevande språket från tiden före den indoeuropeiska invandringen.) Vad sägs om namn som *Uharre Mendizintzurra* eller *Atharratze-Sorholüze*? Naturen präglas av flera mycket smala och djupa kanjoner, men vi hinner inte stifta närmare bekantskap med dem. Vägarna är som tidigare mestadels bra och vindlande. Det blir aldrig långtråkigt. Här och där står handskrivna skyltar med "E.T.A.", men något annat märks inte av den kända separatiströrelsen.

Via *Col d' Ispéguy/Izpekgiko Lepoa*, 672 m ö h kommer vi in i Navarra i Spanien. Vägen blir direkt av bättre kvalitet. Medan jag njuter i utförsserpentinerna, poppar namnen Henrik av Navarra och Katarina av Aragonien (grannregionen) upp i huvudet. Någon dag senare trillar den ena polletten ned. Katarina av Aragonien var Henrik VIII:s av England första hustru, mor till Maria I, "Bloody Mary". Påvens vägran att godta skilsmässa mellan Henrik och Katarina blev orsaken till, att Henrik bröt med katolska kyrkan. I hans nästa äktenskap – med Anne Boleyn – föddes den dotter, som sedermera blev Elisabeth I av England.



Nästa hopp!



Ögonen på vägen!



"Ein Mass" i Bielle.



Vacker – men nedlagd.



Ko-drivers?



När kartan ser ut så här, känner man förväntan. Col d'Ispeguy.



Det gäller att hålla koll!

Men på Henrik av Navarra går jag bet och slår efter hemkomsten upp Nationalencyklopedin. Som Henrik IV var han kung av Frankrike 1589 – 1610 och är mest känd för Bartolomeinatten, då ett stort antal hugenotter – franska protestanter – mördades. Henrik mördades till slut av den religiöse fanatikern François Ravaillac, som avrättades genom sönderslitning mellan hästar. Av någon fullständigt obegriplig anledning har hans efternamn långt senare kommit att användas för att beteckna en rumlare!

Vädret blir varmare, och det mulnar. Vi försöker vänta ut en rejäl skur på ett fik i en mindre stad. Gott om folk, många med röd basker med baskiska flaggan på. Den påminner avlägset om den danska – röd, med centrerat, vitt kors plus ett smalt, grönt diagonalkors.

Snart är vi tillbaka i Frankrike. Under den vidare färden ned mot dagens mål S:t Jean de Luz, vid Atlanten ett par mil söder om den fashionabla turistorten Biarritz, klarnar det upp och blir varmare. Landskapet blir flackare och öppnare, men vägen är fortsatt mycket krokig och hastigheten låg, så det blir kvavt i hjälmen. Jag öppnar visiret på glänt – och får in någon insekt, som biter mig i högra undre ögonlocket. Det svullnar ordentligt under de närmaste dagarna men påverkar inte synen.

Vid målet åker vi inte direkt till hotellet utan i stället ut till *Corniche Basque*. Vägen går alldeles nära havet uppe på en 20 – 30 meter hög klippbrant. Paus, fotografering, insupande av havsluft och oändlig horisont i det klara solskenet. Detta är vändpunkten. I morgon börjar resan tillbaka mot Narbonne.

Medan vi kort därefter tankar, alldeles vid hotellet, mulnar det häpnadsväckande snabbt och blåser upp ordentligt. Mindre än en halvtimme senare vråker regnet ned – men inte så länge. Inte för inte är Biscayabukten känd för sitt lynniga väder.



Atlanten i fonden...



... och nära inpå; Corniche Basque.



Vid Corniche Basque och den blå Atlanten. Här vänder vi tillbaka.

Dag 8, S:t Jean de Luz – Torla: Morgonen är vacker, och efter en kort vända på större väg återtas kringlandet upp och ned på mindre, i regel mycket välhållna sträckor. Snart är vi åter i Spanien, som lagt mycket stora belopp – EU-pengar – på vägnätet här, och det märks. Är inte vägen redan fin, pågår ett vägarbete – eller också åker vi på en bit gammal, sämre väg, som inte hunnit rustas upp ännu, mellan två nyare partier. Sålunda avnjuter vi motorvägsstandard längs ena sidan av en stor, öppen dal men fantastiska vyer – för att efter en by fortsätta in i en trång kanjon med lodräta väggar och kringelväg. Långtradarchaufförerna här får inte vara tappade bakom en vagn, för mötesmöjligheterna för den omfattande tunga trafiken är högst begränsade.

Efter lunch blir det paus med utsikt över den fantastiska kanjonen *Foz de Arbayún*, där rovfåglar ses kretsa långt nedanför oss. Över huvud taget är det gott om stora rovfåglar här nere, och man börjar så småningom vänja sig vid att då och då se ryggsidan på en flygande örn förvånansvärt nära – inte vardagsmat hemmavid.

Inte långt därefter leder Lennart in oss på en liten asfaltsbucklig och grusbemängd väg, som efter en knapp mil spärras av tre koner. Han kör dock oförfärat vidare. Konerna förklaras av, att röjning av vägen och dess sidor pågår. Som vanligt är det dock lätt att ta sig förbi på hoj, och jobbarna vinkar vänligt åt oss.

Vägen blir smalare och brantare, och hårnålarna gör verkligen skäl för namnet. Min motor är rejält bottenstark, men ett par gånger knorrar den märkbart över att behöva krypa runt uppför en brant hårnål på ettan. Janne, vars Suzuki GSX 1400 möjligen är ännu bottenstarkare än min, har otur, möter en traktor i en motlutskurva, får tjuvstopp och tippar – dock utan skada på vare sig förare eller hoj.

Belöningen kommer vid vägslutet, uppe på toppen av *Arangoiti*, 1 355 m ö h. Omgivningen är flack slätt, och vyerna tiomilavida, inklusive den stora sjön *Embalse de Yesa* – på spanska

Mar del Pirineo ("Pyrenéernas hav"). Åt andra hållet ser vi *Foz de Arbayún* på avstånd – fortfarande imponerande.



Foz de Arbayún.

Återfärden ned från Arangoiti går utan problem, och härefter blir vägen lite snabbare. Efter Jaca görs en avstickare upp till den lilla orten Canfranc och dess märkliga internationella järnvägsstation. Denna 241 meter långa praktbyggnad – med 75 portar(!) ut mot perrongen – färdigställdes 1928 och var nog sin tids motsvarighet till dagens internationella flygplatser. Stationen ingick i ett projekt med 24 tunnlar och flera broar genom Pyrenéerna till den syd-

franska staden Pau (varifrån vårt kungahus härstammar). Projektet drabbades emellertid av åtskilliga motgångar i och med spanska inbördeskriget, och även om det inte står rakt ut på skyltarna, är det väl ingen orimlig gissning, att Francodiktaturen inte heller blev gynnsam. Efter en svår olycka lades trafiken ned 1970, och stationen fick förfalla fram till 2008, då ett omfattande restaureringsarbete sattes igång. Järnvägslinjen till Frankrike lär knappast öppnas igen, men söderut går åtminstone rälsbuss.



"Pyrenéernas hav" från Arangoiti.



Foz de Arbayún från Arangoiti.

GPS är utmärkt, men inte problemfritt. Dels vet apparaten inte vilka gator, som är enkelriktade – vilket stundtals kan göra färd i ort till ett tålamodsprövande företag – och dels kräver den lite uppmärksamhet då och då, vilket kan få sina följder.

Sålunda ser jag, som ligger näst sist i ett gäng av sju, varningsskyltarna för stopptecken om 150 meter, men vår färdledare knappar just då på GPS:en och missar både dem och själva stoppskylten. Först, när han i sådär 70 blås sveper över markeringen i vägbanan, märker han något, och då är det ju så dags. Själva ser jag både varnings- och stoppskylten, men då har redan fem man passerat, och vi försöker hålla ihop gruppen.



Järnvägsstationen i Canfranc.

En minut därefter blixtrar blåljus i backspeglarna, och *Guardia Civil Trafico* får stopp på hela gänget. En av dem talar engelska, och Lennart försöker få honom att bara bötfälla gruppleddaren, eftersom vi andra lurades att följa honom. Detta är naturligtvis lönlöst, eftersom varje förare ansvarar för sin egen körning – i Spanien som i Sverige.

Det blir till att visa körkort och fordonsdokument, och alltihop tar väl 30 – 45 minuter. Den unge civilgardist, som tar sig an oss en i taget, är till en början reserverad men blir allt vänligare i takt med, att han inser, att detta faktiskt var ett misstag från vår sida. På något slags hemkockt spanska förklarar jag, att vägkonstruktionen inte finns i Sverige. Den påminner snarast om en motorvägspåfart, med mycket sned vinkel – där vi i Sverige möjligen har lämna företräde-skyld, men inte stopp. Våra stopplikter har ju i regel någorlunda rät vinkel mot huvudleden. Han nickar förstående men konstaterar vänligt och lakoniskt: ”Stop e stop” – och mot det kan ingen invända.

Situationen saknar inte komik. Civilgardisterna berättar, att de hade i uppgift att bevaka just detta vägningsställe – och noterade kort efter ankomst, hur ”un – dos – tres – cuatro – cinco – seis – siete!” hojåkare svepte förbi. Först trodde de inte sina ögon. Därefter blev det blåljus, sirener och plattan i mattan – och en bra historia att berätta för kollegorna på stationen.

Boten är 150 € per person, men om man direkt betalat kontant, utgår 30 % rabatt! Undras, ifall svenska myndigheter kan tänka sig att införa något motsvarande. Byråkratin skulle högst säkerligen förenklas.

Alla har inte erforderliga kontanter, men vi lånar av varandra, och allt löser sig. När jag lämnar fram 110 € skakar civilgardisten på huvudet – ingen växel. Men två man kan tillsammans leverera 210 €, vilket går utmärkt, och vederbörliga kvitton skrivs ut.

När allt är klart, tillönskas vi vänligt en trevlig semester – av två män, som skött sitt jobb professionellt. Själva är vi förstås lite molokna, men 105 € är trots allt inte hela världen. Det är mest självkänslan, som fått sig en knäck.



Det kostar att bryta mot spanska trafikregler.

Sålunda blir körglädjen under den resterande timman inte lika hög som tidigare, trots att vägen än en gång är underbar hela vägen fram till Torla. Förefintliga stopplikter beaktas hädanefter mycket noggrant och blir föremål för åtskilliga skämt under resten av resan.

Hotellet serverar inte middag, utan denna mulna och svala kväll får vi en kort promenad till restaurangen. Några ögonbryn höjs, när jag för första gången under resan uppenbarar mig i shorts. Förklaringen är, att whiskyflaskan läckt lite under dagen – möjligen hjälpt därtill av högst varierande lufttryck på grund av stora höjdskillnader. Alltså får mina chinos hänga på tork i den öppna garderoben – vars doft därmed blir ovanligt aromatisk – under natten.

Dag 9, Torla – Os de Civis: Tidigt bär det in på ännu en liten, kringlande och grusbemängd uppförlöpa (Jag börjar bli smått trött på sådana!), där vi får hålla koll på boskapsflockar, men belöningen kommer efter någon timma, då det bär utför, ned i den mycket smala kanjonen *Valle de Anisclo*. Den är på sina ställen något tiotal meter bred, och den smala vägen, delvis insprängd i och under berghäng, ringlar med den lilla floden fem – tio meter nedanför.

Samtidigt är de närmast lodräta väggarna flera hundra meter höga, och de högsta topparna alldeles i närheten, *Los Sestrales*, når mer än 1 000 m ö h! Mäktigt.

Ett antal timmar senare bär det uppför på allvar – förbi åtskilliga vägarbeten – till resans näst högsta punkt – *Port de la Bonaigua*, 2 072 m ö h. Vädret är vackert, och utsikten före passet är rent alpin – med stängda skidanläggningar i närheten och snöhöljda toppar längre bort.

Efter pasströskeln hamnar vi i hojåkarens paradiset. Vägen är bred, nyanlagd, med perfekt asfalt utan ett gruskorn, och sveper nedåt i oändliga kurvor, så att cyklarna under den närmaste halvtimmen(?) ytterst sällan är lodräta. Däckssidorna får bekänna färg. När utförlöpan så småningom raknar, känns det, som att vi har ytterligare tusen höjdmeter kvar! Enda felet med denna underbara upplevelse är, att den hade varit ännu bättre åt andra hållet!



Valle de Anisclo med ett par av "Los Sestrales".





Ovan: Väg med tak i Valle de Anisclo.

Otroligt nog kommer en nästan lika hänförande sträcka kort därefter, mellan Sort och Adrall – en etapp på den 50 mil långa N-260, som i nästan hela sin längd är hojåkarens våta dröm – om det inte vore för alla lastbilar.



Från Port de la Bonaigua.

Dagens avslutning för oss in i Andorra, lilleputtriket med 47 000 invånare på 468 km² – en yta något större än Göteborgs kommun – med egendomlig statsrättslig status och utan författning! Här är bensin, tobak och alkohol mycket billigt, men vi åker vidare, brant och kringligt uppför, till den lilla byn Os de Civis, som, trots att den ligger i Spanien, har andorranska priser – sannolikt för att den enda farbara vägen dit går genom Andorra. (Nästa dag hittar grusåkarna faktiskt ett nätt och jämt farbart alternativ, oöverskattat av tull och andra myndigheter, och har då ett par timmars oblandat nöje.) En liter (medioker) skotsk whisky kan köpas för 6 €, men jag väljer 70 cl calvados för 7 € – ett bokstavligt talat gott val.



Os de Civis.

Dag 10, Os de Civis – Molló: Vi förvarnas om, att spanska tullen ofta kollar vartenda fordon, eftersom ”allt är billigt i Andorra”, men idag är de inte intresserade av hojåkare – vars smuglingsmöjligheter onekligen är begränsade – utan vi vinkas förbi.

Av vägskyltarna inses, att vi nu åter befinner oss i Katalonien. Etappen mellan Organya och dagens lunchmål San Llorenç de Morunys används ofta i det katalanska VM-rallyt, och undra på det! Ännu en kurvorgie med fantastiska vyer – och inte blir det sämre därefter, över Berga och Ripoll.

Sista etappen upp mot Molló ser ut att erbjuda busväder, men det blir inget av. Vi är tidiga och kan lugnt avnjuta öl och ljugande utanför hotellet – vilket förgylls ytterligare av, att en av färdledarna fyller år och firar detta med att bjuda på whisky laget runt.



Snacka om grillgaller! En (liten) del av middagen i Os de Civis.

Dalkarlen Sten kör en 15 år gammal Yamaha FJ 1200 – som på sin tid ansågs vara en ytterst kompetent tourer, med bra vägegenskaper och brett dragregister i motorn. Han har några gånger undrat, hur Sigurd skulle vara att köra, eftersom min framfart ser så lätt ut. Här finns både tid och bra, kurvig väg, så jag lämnar över nyckeln efter att ha demonstrerat blinkerreglagen och påpekat, att cykeln har servobromsar – dvs man bör känna efter, innan man nyper till första gången.

Han återkommer en halvtimma senare, fullständigt salig. ”Vilken hoj! Den är ju ingen konst att köra! Bara jag tänker svänga, svänger den! Samtidigt är den som ett lok på rakorna! Och bromsarna! Nu förstår jag, varför Ditt bromsljus bara brukar blinka till någon gång ibland, medan jag får ta i flera sekunder – för att sedan ändå brotta ned cykeln i böjarna! Och botten-draget i motorn! Dessutom – inget motorslammer, inget rassel, ingen skallrande plast!”

Alla, som hör honom, skrattar gott och spår, att han kommer att vara medlem i Svenska BMW-MC-klubben inom ett år.

Dag 11, Molló – Argelès sur Mer: Morgonen är vacker, när vi ringlar den korta biten upp till *Col d'Ares* vid franska gränsen. Här finns minnesmärken över dem, som flydde Francoregimen under och efter inbördeskriget, då vägen förmodligen bara var ett par hjulspår.



Mot Molló.



Utsikten in över Frankrike består av solbelysta toppar, som sticker upp ur morgondimmar. Vägen ned håller inte samma kvalitet som den spanska – grovt längsräfflad asfalt får cykeln att vandra påtagligt både i kurvor och på rakor. Det är förmodligen inte farligt, eftersom friktionen är god, men det är obehagligt – man upplever sig inte ha riktig kontroll över cykeln. Dessutom är det svårt att se eventuellt grus.

Vädret är vackert, och efter ytterligare fransk kringelväg är vi snart åter i Spanien – varvid vägarna än en gång blir *mycket* bättre. Njutningen hämmas dock av, att samtliga bönder i trakten verkar ha föst ut sina kor på just denna stora väg – som därmed inte bara erbjuder kollisionsrisker utan också en myckenhet koskit att vurpa av, om man inte håller koll!



Från spansk-franska gränsen ovanför Molló.

Över huvud taget ses mycket boskap – både på och vid sidan av vägen – under hela resan. Till skillnad från hemmavid har varje ko egen skälla. De ser ut att vara mycket väl skötta och verkar inte bli stressade av långsam trafik, utan flyttar sig undan i maklig takt och kikar nyfiket på oss, när vi puttrar närmre. Sten, som tidigare varit bonde, tittar vid ett par tillfällen närmare på dem, medan vi rastar, och han verkar gilla, vad han ser. Några gånger saktar vi också in och låter skötare valla flocken på väg till nästa hage – inget jäkt, och vi får tacksamma vinkningar till svar.

Några vill bese Salvador Dalí-muséet i Figueres. Själv väljer jag bort det, eftersom ett sådant besök kräver tid, och jag inte vill stressa igenom det iförd hojkläder. Tyvärr delas vi inte upp i grupper, utan alla måste genom staden Figueres, vilket minst av allt är något nöje. Nu har vi nämligen kommit ned från bergen, och här är det VARMT!

Färden går vidare ut mot den vackert vita kuststaden Cadaqués, där lunch intas i strålände väder nere vid hamnen.



Därefter gör GPS:en utfärden till något av en alpinistisk övning, när vi luras in på branta, mycket smala gator och möter oväntade enkelriktningar. En gång knorrar min motor riktigt ordentligt, på gränsen till tjuvstopp, och det osar bränd koppling. Det visar sig dock vara åk-kompisen framför, som tvingades bränna koppling för att inte tappa både sig, hustrun på bön-pallen och cykeln i en extra knölig uppförspassage.

Strax därefter, i Port Lligat, ser vi – tvärs över en liten bukt – Salvador Dalís inte särskilt stora men originella, mycket vackra och vackert belägna hus, innan det bär vidare mot *Cap de Creuz*, Spaniens östligaste punkt. Här är naturen karg och påminner avlägset om en korsning mellan Bohuslän och Kullen. Havet är intensivt blått och värmen påtaglig.

Strax före franska gränsen ligger en kustort med det olycksbådande namnet Colera, och strax därefter – efter en underbar serpentinslinga utför – Portbous gigantiska bangård. Spanien har bredspår, 1 676 mm, medan Frankrike har normalspår, 1 435 mm, så allt järnvägsgods mellan länderna måste lastas om. Från vår utsiktspunkt ser den ut som en modelljärnväg, som överträffar alla pojkdrommar – och fantasin hos Märklinskatalogens redaktion.



Salvador Dalís hus – och utsikt.





Längre österut går det inte att komma i Spanien. Varmt i skinnbrallor denna dag!



Portbou.

Soppan är billigare i Spanien, så alla tankar fullt före gränsen. Väl i Frankrike åker vi längs Côte Vermeille, ”Purpurkusten”, med bl. a. det välhållna vindistriktet Banyuls. Vyerna är enastående. Vägen håller god kvalitet och ringlar mycket vackert ovanför havet, men här är trafiken mycket intensivare än uppe i Pyrenéerna. Söliga bilister och närmast obefintliga omkörningsmöjligheter för andra än självmordskandidater gör färden måttligt njutbar. Till slut nås hotellet i Argelès sur Mer.

Här är det inte fråga om att ta en öl i skinnstället, som i stället dras av snarast möjligt uppe på hotellrummet, varpå det är dags att välta sig i poolen – som knappast ens svalkar, för den håller säkert 30 grader! Därefter sitter en halv liter 1664 förträffligt vid poolkanten.

Detta är resans sista hotellkväll, och under middagen ombeds alla leverera synpunkter på, hur resan varit – så att Tomas skall kunna leverera ännu finare upplevelser i framtiden. Enigheten är stor om, att de positiva inslagen skyhögt överväger över de fåtaliga negativa.

Dag 12, Argelès sur Mer – Narbonne: Naturligtvis inleds denna sista gemensamma dag på sydligare breddgrader med ett gruppfoto. Avståndet till Narbonne är bara nittio kilometer, och ilastningen skall inte påbörjas förrän kl. 15, så det finns massor med tid. Än en gång lurar Lennarts GPS ut oss på villovägar – denna gång in på gropig grusväg i militärt skyddsområde(!) bredvid det kommunala kloakdikedet i den platta, sankta terrängen. Den upplevelsen hade vi gärna besparats i hettan – så mycket mer som vägen så småningom tar tvärt slut vid en betongbarriär mot den större väg vi trodde oss vara på väg till. Spejare skickas ut på ett par anslutande vägar, och till slut blir det napp. Efter en timmas irrande är vi tillbaka, där vi tog av.



Efter fika i en liten värmedallrande stad blir det betalmotorväg. Skyltningen är förstås enbart på franska, och vi förstår inte systemet utan kör in genom de obemannade spärrarna. Ett par mil senare inses, att vi skulle ha tagit var sin biljett där för att betala vid utfarten. Damen i utfartskuren är oböjlig – utan biljett kommer vi inte igenom. Lennart tillämpar då rent fransk taktik – rycker på axlarna, slår ut med händerna och förstår absolut inget. Han vill ju betala och kan visa på GPS:en, var vi körde in! Kön bakom oss bara växer, så till slut ger en tillkallad chef upp och släpper igenom oss – gratis!

Spättorna agerar än en gång bagagevakter i Narbonne, när hojarna ställs upp för ilastning, som går smidigare, än jag trott. Dock finns inga ”surrare” att se, så vi kan inte övervaka den detaljen.

På stationen finns än en gång gott om tid, så jag drar av skinnstället och anlägger shorts, innan det är dags för en weissbier och proviantering. Tåget rullar in, gepäcket kånkas ombord och stuvas, varpå hemresan påbörjas på allvar kl. 17.37. Kvällen är vacker, medan vi dundrar norrut genom Rhônedalen.

Halv två på natten stannar tåget på linjen, efter att någon idiot har trotsat rökförbudet på en toalett, vilket utlöst såväl brandlarmet som nödbromsen! Tur för vederbörande, att han/hon kunde förbli anonym. Om inte, hade risken varit, att vederbörande fått göra resten av resan hängande i en kätting bakom sista vagnen.

Dag 13, Hamburg – Kiel: Deutsche Bahns restaurangvagnar är nog fortfarande statliga. Ingen privat entreprenör skulle komma på idén att stänga 12.40 – mitt i vettig lunchtid! – trots att tåget inte anländer slutstationen förrän 14.33! Maten går an – men inte mer – och servicen är sisådär.

Morgonens vackra väder har växlat till mulet, och det regnar i Hamburg. Det hade varit bra, om vi kunnat övervaka surrningen i Narbonne, för på Lennarts R 1200 CL har ett spännband nött bort kromet på höger avgaskrök(!), och på Jannes Suzuki är höger fotpinne avbruten! Detta kräver förstås påpekande från ägarnas sida och inspektion från DB:s, som får ta på sig reparationskostnaderna. Jannes hoj åtgärdas provisoriskt, genom att passagerarfotpinnen flyttas fram, och med någon timmas försening kommer vi iväg.

Under tiden har solen tittat fram lite då och då, så jag låter regnstället ligga kvar i toppboxen. Himlen blir allt svartare i färdriktningen, och halvvägs till Kiel kommer regnet. Nå – även om jag blir genomblöt, får det gå an. Stället kan torkas på färjan under natten, på Autobahn stannar man inte i onödan, och tiden är inte alltför väl tilltagen.

Framme i Kiel är vädret åter vackert, och jag gör en angenäm upptäckt. Såväl jag som skinnstället är helt torra! I hundra knyck trycker kåpan uppenbarligen bort regnet alldeles utmärkt.

Efter dusch och lite shopping slår vi oss ned i Stena Germanicas á la carte-matsal. Mat och dryck är högklassiga, och det hela spetsas av vår servitris Margareta, en urgöteborgska med många år i yrket. Rappkäftad – på det speciella vis som kallas att *tjôta*, och som inte har ett dugg med tjat att göra – förhöjer hon upplevelsen ytterligare.



Bättre än på nerresan! Denna gång valde vi rätt restaurang på Stena Germanica...

Dag 14, Göteborg – Linköping: Morgonens insegling är vacker, och lossningen problemfri. Tomas har tidigare flaggat för på sin höjd måttlig alkoholkonsumtion kvällen före, eftersom Polisen numera regelbundet avkräver varje fordonsförare alkotest, innan man släpps vidare in i landet. Alltså uppstår omedelbart lång, långsam kö. Bilisterna är lätt klädda och kan öppna bilrutor eller slå på luftkonditioneringen, men i mc-ställen blir det snabbt olidligt på den sol-dränkta plattan. Medan kön sniglar sig fram, svär jag inombords över, att inte fler poliser kan avdelas för att göra samma jobb på kortare tid. Mot slutet rullar det dock snabbare, och si – hojåkare behöver inte blåsa. Förmodligen får man sällan napp inom vår kategori.



... även för desserten!

Härefter sker en kort återsamling med allmänt farvälkramande av de nyfunna vänner vi alla fått – och så drar var och en hem till sitt. Under nedresan tipsade jag Eva och Claes om, att ifall de inte har bråttom, och vädret är vackert, kan vi göra en fin omväg över Tjörn och Orust, och de nappar. Alltså tar vi E 6 till Spekeröd, svänger av mot Stenungsund och befinner oss inom kort på broarna. Vädret är strålande, men svalt, och fiket vid Tjörnbron har inte öppnat, så vi åker vidare till Orust och Ellös för lunch.



"Hej då. Hoppas vi ses igen."

Vädret är inte sämre över den vackra vägen på norra Orust längs vattnet och över broarna vid Nötesund, och alla njuter hejdlöst, när vi senare passerar Uddevallabron. Claes, som är bygare till professionen, och vars kompis ledde återuppbyggnaden av Tjörnbron för ett par decennier sedan, ser den med fackmannamässiga ögon, och vi är alla överens om, att här har funktion och estetik fått en mycket fin förening.

Eftermiddagsfiket och resans sista tankning fixas i Mariestad, varefter vi girar mot Töreboda och upp genom Tiveden till Askersund. Denna härliga väg har Asklöfs inte åkt förr, och de njuter i fulla drag.

Efter en kort sista paus i Askersund återstår sista etappen, varpå vi tar farväl i Jägarvallen 18.10. När jag rullar in på garageplanen visar trippmätaren 337 mil – varav alltså c:a 220 i Pyrenéerna.

Epilog: Sigurd har gått som ett urverk hela resan, även om jag noterat högre arbetstemperatur hos motorn än hemmavid, och kylfläkten har fått jobba åtskilligt – men där nere är det ju både varmt och backigt. Koll av kylarvätskan indikerar behov av påfyllning.

Det blir en mycket behövlig tvätt följande dag, varefter det är dags att köra till Bikestop och planerad 5 000-milaservice.

Vid hämtning rapporterar meken Tommy, att det finns gott om bromsbelägg kvar, att han fyllt på lite kylarvätska – och gjort ren kylaren med dammsugare och tvätt, för den var rätt genomslagen av stänk och intorkade insekter.

En resa som denna kostar i runda slängar 30 000:- (c:a 10 000:- mindre för eventuell spädda). C:a 25 000:- går till Ericsson's Motorcycle Tours och innefattar färja, Autozug och allt boende i halvpension, dubbelrum. (Enkelrum kan bokas mot tillägg.) Till detta kommer kvällsmåltider på färja och tåg, luncher, drycker – och förstås bensin etc. under resan, vilket sammanlagt blev grovt räknat 5 000:- för min del. (Övriga driftskostnader på hojen, som däck, service och värdeminskning, är inte medräknade.)

Är resan värd pengarna? Jag tycker det – tveklöst! Boendet är utmärkt. Maten – minst tre rätter till kvällen – är ofta lokalt präglad, håller hög klass och sköljs med fördel ned med lokalt vin till modest pris. Tomas har omsorgsfullt rekat mycket fina rutter. Dessutom är Pyrenéerna inte lika hårt turistifierade som Alperna, och på stora delar av vägarna är trafiken närmast gles. På köpet får man nya bekanta med gemensamma intressen, och umgänget blir snabbt otvunget.

Skall man *leta* problem, blir det väl, att få i dessa trakter talar annat språk än sitt modersmål. Fransmännen är ju närmast okända för sin ovilja mot främmande språk, medan spanjorerna mer kan ge intryck av att beklaga, att de inte kan engelska eller tyska. Hur som helst brukar det ordna sig med valda delar tålmod, vänlighet och gester – även om ett och annat missförstånd uppstår. I hela vårt sällskap fanns alltså en enda fransktalande deltagare – som naturligtvis var guld värd.

Dagsetapperna under denna resa är mellan 17 och 32 mil långa. Det låter inte mycket, men 30 mil på dessa vägar är en *rejäl* heldagsetapp, så resenärerna måste vara vana hojåkare.

Har Du pengarna och tycker detta är intressant, så åk – på denna resa eller någon annan, som Ericsson's Motorcycle Tours arrangerar. Glöm bara inte att se till, att cykeln är servad före avfärd – med speciell koll på, att däck *och bromsar* skall klara av några hundra mycket backiga, krokiga och alldeles fantastiska mil.