

# Mekanikern - Tourens riktiga slitvarg

Svensken Klas Johansson mekade förra året åt både Team Garmin och Cervélo Test Team. Här avslöjar han hur en vanlig dag på jobbet ser ut på Tour de France - och vem som är klungans petigaste cyklist.

TEXT: MIKAEL TISJÖ

FOTO: KATHY WATT, WOUTER KINGMA



*Hur kommer det sig att du blev proffsmekaniker?*

- Jag har alltid varit intresserad av att meka min egen cykel. Både då jag var aktiv och senare när jag mekat och coachat för damlag under många år. När mitt dåvarande lag Team Flexpoint avslutade sin sponsring efter 2009, fick jag chansen att jobba med Garmin och senare Cervélo Test Team på herrsidan.

*Har ni ansvar för olika cyklister i laget?*

- I Garmin var strategin att alla skulle jobba med alla. Hos Cervélo däremot var det annorlunda. Carlos Sastre hade sin personlige mekaniker i chefsmeken Torralbo, för övrigt var det ingen uttalad uppdelning. Men jag fick bygga och meka Thor Hushovds cykel på Touren samt Vuelta.

*Vem är den petigaste cyklist du jobbat med?*

- Den klart mest noggranna och intresserade cyklisten jag jobbat för hittills är Ryder Hesjedal i Garmin, men han är också den som uppskattar finmekandet mest. Klart intressant kille att jobba med. Överraskande många herrproffs bryr sig annars inte så mycket om sitt materiel. Men det kan också vara en strategi för att spara mental energi för tävlandet.

*Hjälper din egna cykelkarriär dig att bättre förstå vad cyklisterna vill ha?*

- Helt klart. Om man som mek försöker sätta sig in i cyklistens situation i alla möjliga och omöjliga lägen får man ett mycket bättre gensvar. Ta en sån liten detalj som vilken växel cykeln har när de ska åka iväg för inskrivning. Som cyklist blir du irriterad om meken har lagt i tyngsta växeln 53-11. Du vill ju bara glida iväg, så 39-17/19 är klart lämpligare.

*Hur mycket customlösningar blir det på teamhojarna?*

- En hel del, men tyvärr så sätter materialsponsorn ofta stopp. Ett exempel var Kessiakoffs tempocykel som vi fixade och trixade med på januariläggret 2010. Vi kom fram till en bra position med egna lösningar, men när 3T såg att det inte var standardutrustning på cykeln blev de griniga och vi fick lösa det på ett annat sätt.

*Hur är arbetstiderna? Inte 7-16 direkt?*

- Nej, långt ifrån. Det är galet många timmar och långa dagar. Speciellt på och inför en "grand tour". Jag gjorde 245 dagar under 2010 och gud vet hur många timmar. Inget familjeliv direkt.



## TOUR DE FRANCE 2011

*"Vit styrlinda i all ära, men det borde bara användas på endagslopp och om man är världsmästare! Det finns inget fulare än en ofräsch vit styrlinda."*



Vad gör du under en slätetapp när klungan är samlad mil efter mil i 40 km/h och inget händer?

- Jag läser och studerar "tävlingsbibeln" för dagens etapp samt för kommande etapper samt samtalar med sportdirektören, eller sponsorer som är med i bilen. Vissa mekar sover - i min värld är det väldigt oproffsig!

Det rallykörs ju stundtals med servicebilarna. Blir du aldrig åksjuk?

- Nej, aldrig! Men vid VM i Mendrisio delade vi i svenska landslaget bil med Sydafrika och Japan. Förbundskapten Glenn Magnusson körde och banan var en aning orytmisk. Efter halva loppet blev den stackars japanen åksjuk och fick spy tyvärr.

Hur ofta byter ni kedja och kassett?

- Under de stora etapploppen byter vi kedja på vilodagarna på alla cyklar. Annars byts kedjan om det behövs efter kontroll. Kassett byter vi inte speciellt ofta då vi har många olika hjulpar att skifta med.

Och vita styrlindor?

- Det är definitivt en mekanikers mardröm. Högtryck fungerar hyfsat och speciellt rengöringsmedel, men generellt byter vi var tredje dag ungefär. Vit styrlinda i all ära, men det borde bara användas på endagslopp och om man är världsmästare! Det finns inget fulare än en ofräsch vit styrlinda.

### KLAS JOHANSSON

Smeknamn: "Big Swede"

Ålder: 43 år

Äter jag i servicebilen: Sandwich och äter sandwich. Försöker avstå från chipsen.

### En dag på jobbet

"Det är uppstigning mellan 05.00-08.00 beroende på starttid och eventuell transfersträcka till start. Man duschar, packar ihop väskan och masar sig till frukosten. Sedan går jag direkt till lastbilen och drar igång generator och kompressor (väldigt mycket oväsen). Vi pumpar alla däck, lastar reservcyklar på servicebilarna samt reservhjul på takstället och inne i bilarna. Massörerna har då lastat in kylväskorna med flaskor och mat, väskorna med regnkläder samt bars, gel, sandwich, ispäsar med mera. Slutligen klistrar vi på bilens servicenummer som visar platsen i karavnen. Mekarna som inte åker i servicebilarna kör sen lastbilen till nästa hotell och förbereder för servicebilarnas ankomst senare under dagen.

Vid starten förbereds tävlingscyklarna och vi parkerar dem utanför bussen. Där inväntar vi cyklisterna när de lämnar bussen för inskrivning, och gör eventuella justeringar på deras cyklar. Sedan ämnar vi servicebilen och ser till att vi är förberedda för alla eventualiteter som kan inträffa under etappen. Speciellt viktigt är detta vid regn, då både vurr- och punkteringsfrekvensen är väsentligt högre.

Efter målgång lastas alla cyklar på servicebilarna som skyndsamt körs till hotellet. Alla sportdirektörer åker i teambussen, så det är normalt mekarna eller massörerna som stressar tillbaks. Vid lastbilen är förhoppningsvis allt förberett. Två mekar tvättar och de andra två kollar

och justerar cyklarna. Alla bilar tvättas samt dammsugs och det kan vara upp till sju bilar per dag. Inte det roligaste inslaget i jobbet.

När allt anses klart, stängs lastbilen och bilarna parkeras. Sen blir det middag, dusch, mailkoll och sovdags. Förhoppningsvis runt midnatt."