

I skuggan av GS Trophy

Ulf Sahlström skildrar hur det kan gå när drömmar, förhoppningar och verklighet inte möts.

En gång för länge sedan hade jag ambitionen att köra Dakar-rallyt på motorcykel. Det gick över efter att ha åkt på en guidad resa till Marocko där jag tvingades inse att jag inte var av det rätta virket, alternativt hade för stor självbevarelsedrift för att lyckas med denna bedrift. "Sikta mot stjärnorna så landar du i trädtopparna" sägs det ju så då var nästa fråga vad ett mer realistiskt mål skulle vara?

2009 gick det första Touratech Adventure Days av stapeln och man kan säga mycket om detta evenemang, men det ger åtminstone möjligheter att tänja sina gränser för vad man kan/törs/bör göra med sin lite för stora motorcykel där vägen stundtals är svår att skilja från terrängen. Jag var där och bland många intressanta aktiviteter som bjöds på fanns någon form av tävling där det var uttagning till GS Trophy. Det var inte uteslutande motorcykelkörning utan blandat med samarbetsövningar av olika slag, och jag som var åksugen valde att köra några

grusturer istället. Det sades dessutom att detta skulle bli ett återkommande event eftersom GS Trophy gick av stapeln vartannat år, så jag resonerade att jag skulle få flera chanser.

Men det tog ändå tills 2019 innan nästa uttagning för ett nordiskt lag ägde rum. Jag hade grämt mig i 10 år över den missade tillfället så nu fanns det inget att tveka över! GS Trophy Nordic Qualifier arrangerades även denna gång i samarbete mellan BMW och Touratech men denna gång som ett 2-dagarsevent på Touratechs hemmaplan i Lidköping. En dag kvalificering på egna hojar och de 20 bästa därifrån gjorde upp i en final dagen efter på lånehojar från BMW för att alla skulle ha lika förutsättningar. Kampen gällde 3 platser till "Det Stora Äventyret" och konkurrensen var stenhård med deltagare från alla våra grannländer.

Den här berättelsen handlar inte om den uttagningen så jag nöjer mig med att säga att jag inte hörde till topp 3. Besvikelsen var enorm men resultatet rättvist då jag gjorde bort mig i flera deltävlingar. Det duger faktiskt inte om man ska representera hela Skandinavien i en internationell tävling. Min kompis Sami som också

var där klarade sig lite bättre men nådde inte heller han hela vägen till toppen. Sami är lite mera social än jag, kanske lite mera optimistisk också, för istället för att som jag misströsta satte han igång att samla kompisar som ville träna på körning i lös sand, brant backtagning och följaktligen motorcykellyftande för att förbereda sig inför nästa uttagning. Vi blev en liten skara med blandade erfarenheter, sällan samma personer vid varje tillfälle som träffades i en hemlig grusgrop eller lämplig grusplan och

Gruskurs i Kungsfors.



kämpade tills det började bli farligt. Men trots dessa övningar var det uppenbart att vi inte kom värst mycket närmare någon finalkapacitet, vi blev mest bättre på att lyfta hojarna.

En av grundarna till GS Trophy heter Jan duToit och driver Country Trax offroad academy på sin ranch i Sydafrika. Han har varit i Sverige ett flertal tillfällen och arrangerat kurser i Kungsfors i samarbete med Claes Trolle på Motorskolan och BMW-klubben. Jag har gått den kursen flera gånger och lärt mig massor, men det finns gränser för vad man kan överföra från en ändamålsbyggd ranch till ett grustag i Gästrikland. Sami som gjort detsamma har dessutom gått kurserna i Sydafrika och kunde berätta mycket lockande om platsen och utbildningen. Skulle vi inte göra slag i saken och åka ner dit ett gäng och träna!?

För mig har det lockat ända sedan jag träffade Jan första gången och nu fanns det ju ett incitament till: ändamålsenlig träning för att vinna uttagningen till GS Trophy! Det ändrar dock inte att det fortfarande kostar en försvarlig slant med flyg, hyra av motorcyklar, kurs, boende, mat och en guidad tur till någon

nationalpark när man ändå är därnere. Ur vår skara hojlyftare fanns inte tillräckligt många med ekonomi nog för att Jan skulle kunna dra ihop ett program för oss. Sami övertalade flera vänner från olika håll och förhandlade hårt om priser på kurs och hojar och till slut så nådde vi en nivå som alla kunde enas om. Den största kompromissen var att vi inte hade råd att hyra BMW R 1200 GS utan fick nöja oss med Yamaha XT 660. Ett val som skulle visa sig få en del konsekvenser.

Då vi hade rätt blandad erfarenhet så blev det en Intermediate-kurs och inte en Advanced som flera av oss hoppats på, så många av övningarna var bekanta. Trots detta var ingen missnöjd då platsen och klimatet tillförde en ny dimension. I februari som vi var där är det högsommar, och trots att ranchen ligger ca 1800 m ö h så är det varmt. Några av oss hade på Samis inrådan köpt kylvästar och det var tveklöst en bra investering. Visserligen kräver de fartvind för att fungera, så att tappa och lyfta hojar är fortfarande lika varmt. Man lär sig snart att stanna i skuggan närhelst det är möjligt. Till övningarna hörde backtagning uppåt och nedåt, körning på ovalbana, vattenpassager, djup sand, snäva serpentinbanor, bromsning och vändning och en hel del praktisk tillämpning genom körning på



Övning vattenpassage hos Country Trax.

stigar av alla de slag. Det är faktiskt tur att kursen inte är längre för det hade vi nog inte orkat med. Vi kände oss belåtna med träningen och laddade inför touringen. Det finns mycket mer att berätta om Country Trax men det räcker till en helt egen historia...

Vi reste från Sverige 12:e februari 2020 och Corona hade just slagit till ordentligt i Sverige.



att ta med sig flytande tvålv från alla toaletter för att kunna leta hål. Kvällen vi skulle åka till Pongola Game Reserve var vi dock ovana fortfarande och trots att vi stod på en bensinmack med tillgång till ljus, tvål, vatten, riktig tryckluft och möjlighet att fylla på vatten även invärtes så tog det tillräckligt många försök innan vi var på rull att det hann bli beckmörker. Guiden var väldigt nervös, för man får inte som motorcyklist vara långsammare än bilisterna för då blir man omkörd och prejad. Alltså måste vi hålla 120 km/h på tätt led längs slingrande bergsvägar genom det kompakta mörkret. Yamahalysen räckte knappt till höjen framför utan vi litade på att framförvarande inte körde på något. Det var med en suck av lättnad vi så småningom kunde vika av från huvudvägen och

Hela världen var på hjälpänn och vart man sig än vände såg man munskydd, handsprit och IR-termometrar. Faktiskt var man mycket noggrannare i Qatar, Sydafrika och Swaziland än i Sverige vilket överraskade åtminstone mig. Ingen fick kliva av planet i Johannesburg innan denne fått temperaturen kontrollerad med IR-termometer, men det tog ju sin lilla tid att komma ända bak till oss i aktern och planet stod och blev uppvärmt i solen och fler än jag började svettas. Först av värmen och sedan av nervositet för att misstas för febersjuk med rinnande panna.

Men Coronaåtgärderna visade sig även ha positiva effekter för oss. Sydafrika är ökänt för sin farliga trafik och dystra statistik, men just när vi var där var det få som rörde på sig i onödan med följd att vägarna var glest trafikerade och kaoset uteblev. Nu var ju tanken att vi skulle åka massor med roliga grusvägar i möjligaste mån, men av flera skäl så tvingades vi tröska lite mera asfalt än planerat. En orsak var att även de planerade transportsträckorna tog längre tid än planerat då XT 660:n inte var bekväm över 90 km/h till skillnad från 1200 GS som hade förflyttat oss med 120 km/h enligt planeringen. Ett annat var den stora mängden punkteringar, minst en om dagen. Även om det kanske blivit samma mängd punkteringar med GS:ar så tar det mycket längre tid att reparera punkor med slang i däcken. Istället för att bara trycka i en plugg så ska hjulet av, däck krängas av, hålet i slangen lokaliserat och lagas, tillbaka med allting, justera kedjespänningen och hoppas att man inte klämt slangen när däck krängdes tillbaka. Vi blev till slut ganska bra på det med god rutin att leta upp lagom hög stock eller stubbe att ställa hasplåten på och såg till



Överst: Barrel-race, en pulshöjande utmaning!

Nederst: Övning körning i djup sand.

slappna av lite. Tills vi insåg att vi nu körde genom höga grindar på vars andra sida befann sig mängder med vilda djur, enligt utsago de mesta kända från naturprogrammen förutom lejon. Viltfara fick en helt annan innebörd plötsligt. Hemma riskerar man att köra på något djur – här riskerar man att reta upp något djur som anfäller i mörkret!

Country Trax är kanske den enda arrangören som har lov att köra motorcykel inne i reservatet så vi kände oss privilegierade. Det största vi såg från cyklarna var giraffer, men det var när det var ljus ute. Annars korsades vägen ofta av antilopflokar, en skock vårtsvin eller andra exotiska men icke livshotande djur. De största djuren hade dragit sig undan till andra sidan floden som går genom reservatet så de fick vi se på nära håll genom en båttur. Mäktigt, och märkligt på något sätt att betrakta dem utan galler eller TV-ruta framför. Elefanterna som

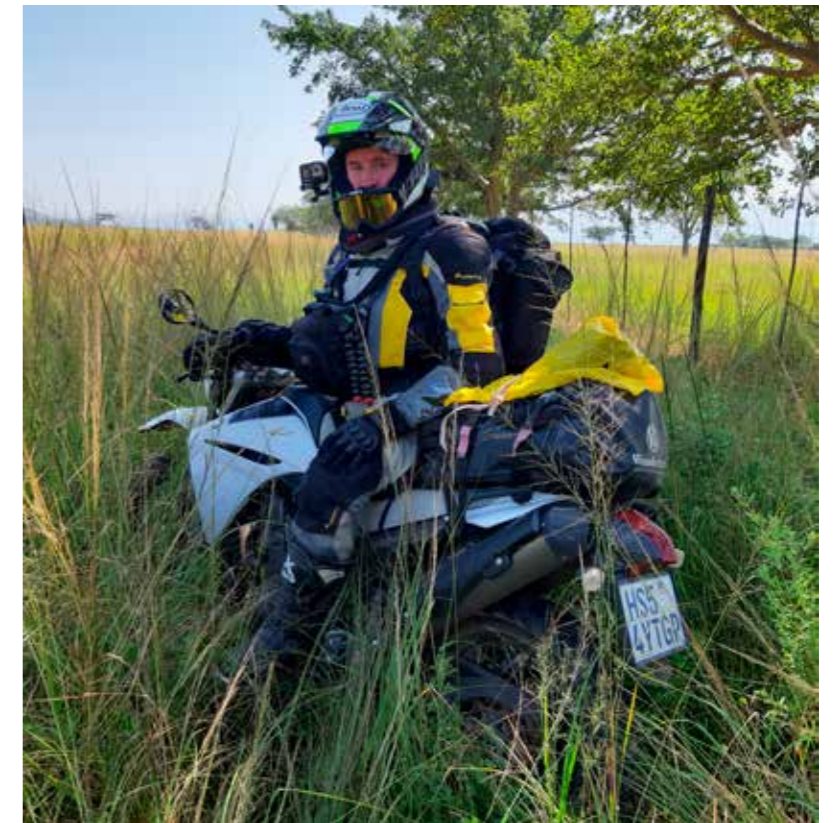


vi sett fram emot hade dessvärre gått utom synhåll över gränsen till Swaziland.

Som man kan förvänta sig när man åker längre sträckor så får man se många sorters underlag, och de är inte som grusvägarna vi är vana vid hemma. Det kom en regnskur innan vi lämnade Country Trax och den röda jorden som täcker allt som inte är gräs visar sig snabbt bli till klibbig lera. Däckmönstret packas omedelbart igen till slicks. Vätt gräs är inte känt för sitt goda fäste men det var där på de sluttande vägrenarna vi fann något som gick att köra på utan att sladda omkull. Under en dagsutflykt till Indiska oceanen där vi tog ett dopp körde vi fem mil tvättbräda, endast emellanåt avbruten av huvudstora stenbumlingar som slängts ut över stora delar av vägbanan. Jag blev aldrig klok över om det var den lokala formen av farthinder eller ett trick från vägpirater för att få stopp på turister. Vi såg inga, men de kanske var rädda för Corona? På bergsvägarna är det mera regel än undantag att det finns djupa rännor där vatten har forslat bort lite av vägbanan, eller mycket. En dag tog vi en utforskad genväg och njöt av en dryg timmes lättenduro längs den erbarmliga vägbanan där spår, kratrar, stenblock, boskap och allt möjligt höll oss vakna där vi navigerade så gott vi kunde bland hindren för att fjädringen skulle hålla. Bäst vi står på andra sidan och stolta berättar för varandra om alla nära incidenter så kommer det en gammal lokalbuss stänkandes, full med folk som ruskas om i takt med studsandet. De har lite andra referenser till vad som betraktas som bussväg där borta.

Även om landskapet är enastående får man inte släppa koncentrationen på vägen ens några sekunder för då kan det gå illa. En i gänget hittade ett dike som blivit djupt nog att gömma hela höjen och tackade sitt nackskydd att han inte dog på kuppen.

Några starka ortsbor uppenbarade sig och släpade upp cykeln åt oss vecka nordbor. Ett annat missöde som sinkade oss mycket var ett resultat av alla punkteringar. Vi hade fått med oss punkteringsspray från uthyraren och fann snabbt att det inte skulle fungera något vidare, så de skickade en bil med nio gummislangar åt oss. Dessa behövde förstås fördelas ut bland alla deltagare och klämmas in under sadlarna. Det är trångt under en XT660-sadel och när man fokuserar på att klämma, men inte för hårt, så man nyttjar varje kubikcentimeter är



Överst: Vi fick rutin på att laga punkteringar.

Nederst: Artikelförfattaren på avvägar i bushen.

det lätta att glömma bort att tändningsnyckeln som används för att låsa upp sadeln sticker ut i knähöjd på vänster sida. Att det bara var en nyckel som bröts av var nog mest tur. För att komma vidare från platsen så lirkades stumpan ut och trycktes in i tändningslåset så vi kunde starta höjen. Slangen var fast under sadeln men det kunde vi leva med. Vårre var när vi skulle tanka, för det behöver man också tändningsnyckeln till men den här gången var stumpan



djupt begravd i tändningslåset. I Afrika är man ofta lösningsorienterade och vi hittade snart en liten verkstad som sa att man kunde få upp



Överst: Ett efterlängtat dopp i Indiska oceanen.

Vänster Närstudie av sydafrikanskt dike.

Höger: Kreativ lösning på nyckelproblem.

locket. Det visade sig vara en dålig idé att lämna dem ifred för de sågade helt sonika av halsen på tanken med locket på istället för att dyrka upp låset som vi föreställt oss. Så nu kunde vi visserligen fylla på bränsle men hade inget lock att sätta i hålet. Det fick ordna sig genom att lägga tillbaka locket och tejpa fast det så gott det gick med silvertejp. Låt oss säga att uthyraren inte var imponerad över skicket på den cykeln vid återlämnandet.

GS Trophy lär ju vara fullt med utmaningar både körtekniskt och test av samarbete och kreativa lösningar, och det hade vi minsann fått öva på under resan!

Väl hemma igen så var coronan i full blom och det blev inte så mycket mc för min del. Men någon gång under sommaren kom Jerker, som har gott om mark till förfogande, med förslaget att vi skulle hälsa på hos honom i Vingåker och utmana oss lite med lite roliga teknikövningar inspirerade från GS Trophy.



Så blev det, än en gång med lite annan konstellation på deltagare, och vi prickade förstås in samma högsommarvärme som vi upplevt i Sydafrika. Svetten dröp där vi brottades med våra 1200:or i försök att svänga snävare än vi egentligen klarade på löst grus, köra på, längs och tvärs trästockar och diverse andra roliga men utmanande övningar. Till slut blev värmen övermäktig och vi var helt enkelt tvungna att få



lite fartvind på oss för att inte stupa, men efter en stund längs ringlande grusvägar stannar Jerker till vid ett grustag. Han berättar att han sett en spännande linje i ena änden som han inte vågat prova på egen hand, men nu när vi är några som kan hjälpa till ifall man kör fast..?

Say no more, snart hade alla fastnat minst en gång på olika platser. Vinden fläktar inte så mycket och det är ont om skugga i botten av en grop så det tog inte lång stund innan vi började bli dumma i huvudet av värmen. Krafter, koncentration och omdöme sinade obevekligt tills det bara var Sami kvar som utmanade den mer och mer uppkörda backen. Egentligen ville vi nog alla fortsätta köra som han men tvingades inse att vi passerat bäst-före-datum gällande konditionen och därmed gjorde bäst i att låta bli. Med ålderns rätt går det alltid att hänvisa till "man inte längre har något att bevisa" istället för att medge att man inte orkar längre. Ännu en lärdom inför GS Trophy, bra kondition är inte dumt att ha om man ska baxa runt motorcyklar utanför packat underlag.

Även om förberedelserna inte fått oss att bli några ess i manöverkörning så hade vi ändå alla växt lite i kunskap och erfarenhet. Säsongen 2020 blev det alltför lite motorcykelkörning för min egen del, mest för att jag inte ville riskera hamna på sjukhus och ådra mig covid eller uppta en plats som någon annan behöver bättre, men jag såg ändå fram emot nästa uttagning till GS Trophy 2021. Med blandade känslor fick jag veta att det inte blev någon från Skandinavien 2021 trots fagra löften om detta 2019. Dels blev jag irriterad över att det inte blir någon ny chans, dels blev jag lättad att jag får två år till på mig att träna!

Varför det ställdes in 2021 vet jag inte. Kanske hade det med alla corona-restriktioner att göra,

det gick helt enkelt inte att arrangera? Eller så hade det med den bristande uppslutningen 2019 att göra, det måste ju finnas ekonomi i det också. Med endast 50 av 100 platser fyllda med tävlande så får man förstå att det blir ett inkomstbortfall men där har jag några idéer till nästa gång:

Istället för att som nu endast tävla om 3 finalplatser så kan man ha priser även för några fler placeringar. Det är ju faktiskt så att även om män generellt har övertro på sig själva så kan det vara svårt att skrapa ihop 100 st som faktiskt tror att de är bäst i Norden, dvs har



Överst: Slalomövning à la GS Trophy

Mitt: Till grusövningar hör kamratanda, som att hjälpa varandra när det inte går som planerat.

Nedan: Artikelförfattaren själv, och Xx

en realistisk chans att vinna. Att hitta 100 som tror sig höra till topp 10 borde gå lättare. Om man dessutom har priser även för olika klasser t ex ålderklass, storlek på MC eller indelning gat-/nabbdäck kan flera se sin chans. Damer som deltog var i klar minoritet men gjorde starkt intryck. Med en damklass också skulle startfältet kunna öka mångfald.

Men det spelar i slutändan ingen roll om man vinner någon resa eller inte. Bara uttagningen är ett litet äventyr i sig, och tycker man om att leka på motorcykel är detta ett lysande tillfälle. Och är man bara öppen för nya möjligheter och utmaningar så finns där ju alla chanser att hitta nya lekkamrater, och vem vet vad det kan leda till?



Författare:
Ulf Sahlström

Bilder: Ulf Sahlström,
Sami Uusitalo, Jerker
Olsson, Jonas Adler,
Catarina Norén, Lars
Haglund