

SKÅNE 500

EN LYXIG GRUSODYSSÉ

Att störtskuren kommer förvånar oss inte det minsta. Den har hängt över oss som ett hot mest hela dagen. Sekunden senare blixtrar solen till mellan regndropparna och runt mina fem medcyklister bildas ett silvrigt skimmer. Vi ler och njuter ikapp. Nu är vi halvvägs på vår bikepackingtur – 500 kilometer gruscykling tvärs genom Skåne.

TEXT OCH FOTO: DANIEL BREECE

ALLT BÖRJADE DAGEN innan med en kopp espresso på cykelbutiken Musette i Malmö. Fast egentligen började det hela helgen innan för att vara exakt. Då hörde Johan Hasselmark på Aktivitus av sig med en idé jag var för oklok för att säga nej till: "Tre dagar och 50 mil genom Skåne på grus. Och vi sover och käkar gott."

Jag som aldrig cyklat flerdagsetapper med packning på detta vis tidigare blev nervös – och försiktigt nyfiken. Och det finns inget i mig som kan få ihop bokstäverna till att stava nej till

ett på pappret vettigt äventyr. Något jag denna gång skulle få ångra.

Bakom Skåne 500 står Peter Bixe och gänget på Musette i Malmö. Rutten och konceptet hade de kört året innan, vilket är en bra garant för mindre strul och vettiga vägval. Precis som den gången var följevagn även nu helt uteslutet, all packning och energi för de kommande dagarna fick följa med från start. Därför är förstås den stora utmaningen på ett äventyr som detta att packa rätt och lätt, minimalistiskt utan allt för stora kompromisser och uppoffringar. Det gäller att inte underskatta betydelsen av en genomtänkt packlista och tillgång till rätt prylar och kläder – funktionella saker som väger lite.

VI RULLAR UT ur Malmö i strålände solsken. Vid Hyllie strax söder om stan når vi i en vacker allé vårt första grusparti. Målet för dagen är Kivik på östkusten. I denna södra del av Skåne är det klar fördel för åkermark över skog. Förutom solens glädjande närvaro njuter vi även av en svag, men ihållande, medvind. En trevlig start på denna vackra grusodysse.

Vi snuddar vid Trelleborg för att sedan ta ett obligatoriskt stopp vid Smygehuk, Sveriges sydligaste punkt – en plats jag dessutom aldrig tidigare besökt. Sedan följer den fina

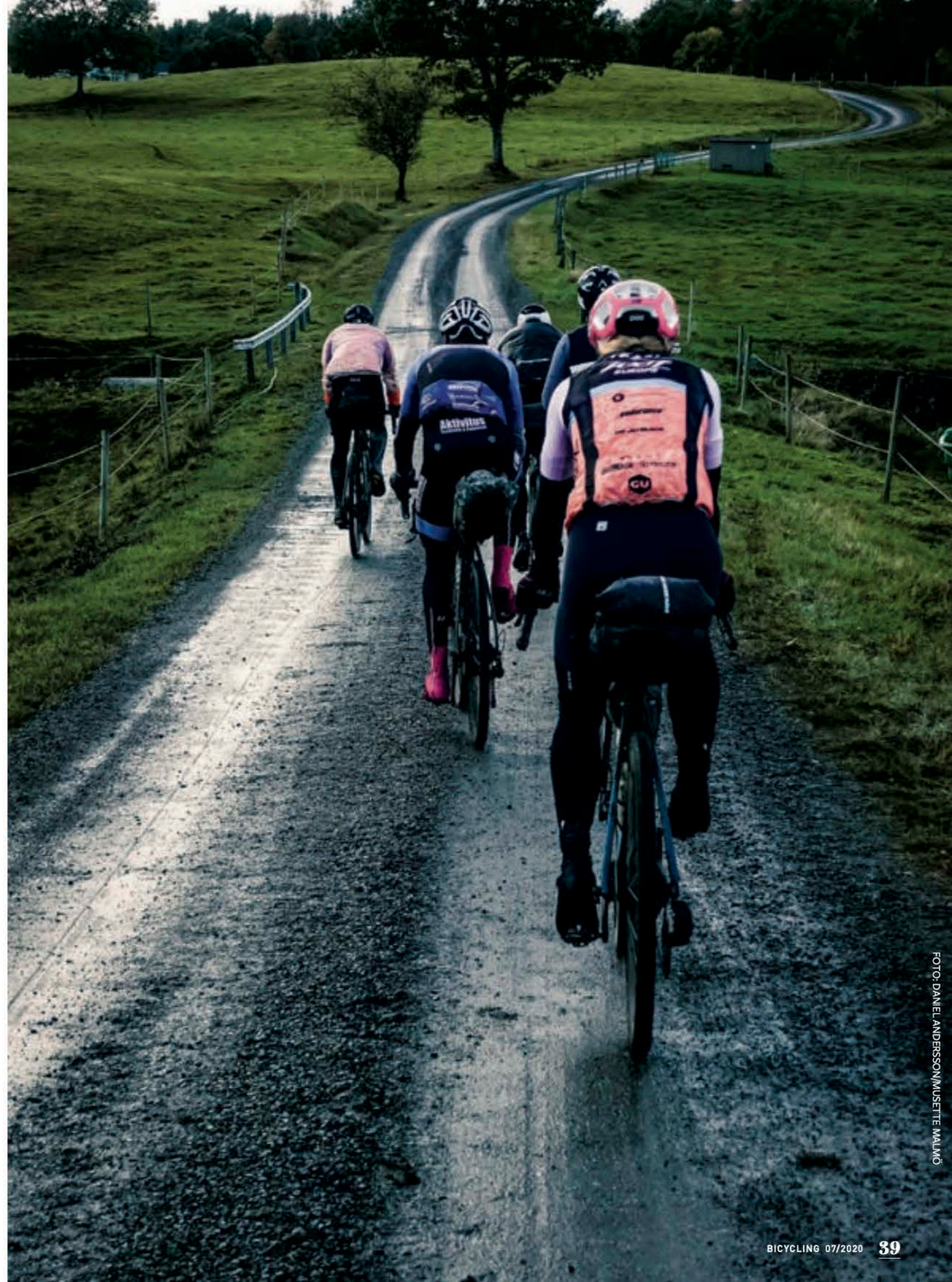


FOTO: DANIEL ANDERSSON/MUSETTE MALMÖ

kustremsan mot lunchstoppet i Ystad. Sträckan bjuder på sanddyner, färgglada badhytter längs den grusiga strandpromenaden och ett skimrande hav. Otroligt mysig cykling helt enkelt.

Framåt kvällen, 17 mil senare, når vi Österlen och passerar äppelodlingarna i Kivik. Vår bas för natten är Kiviks hotell, med sköna sängar och god mat.

HAND I HAND med packlistan går väderprognosen. Dagarna fram till vår avfärd har den studerats mer än vad som troligtvis är nyttigt. I mitt huvud är det värsta läget en symbios av indiskt monsunregn och konstant göteborgsk kantvind, varvat med flygande lervälling. Frågan har inte varit om eller när vi ska bli blöta, utan i hur många dagar vi kommer att vara blöta och hur smutsiga vi kommer lyckas bli – och hur mycket vi då kommer att ångra den minimalistiska packningen. Men när vi ger oss av från Kivik och tar sikte på Båstad så upphör det lätta morgonregnet i samma minut vi rullar ut och förbi det som vanligtvis är platsen för Kiviks marknad.

Vid Brösarp tar vi sikte på cykelbanan som går på en gammal banvall som daterar tillbaka till slutet på 1800-talet. Den går egentligen hela vägen till Kristianstad, men vid Everöd viker vi av mer västerut. Banvallen är inte asfalterad utan här är det fint och bra grus som gäller. Det är platt och rakt och det går fort – dessutom är det vackert. Det finns en särskild charm i att

cykla på ställen som det är helt omöjligt för bilar att komma åt, en sannerligen fredad zon.

En något mindre fredad zon är våra magar, som just denna dag går en tung match på en av Hässleholms sämre pizzerior på lunchen, men energi är alltid energi och den tar oss vidare.

VISST ÄR VÄGARNÄ blöta och regnskurarna kommer och går, och när den där ordentliga skuren som jag nämnde inledningsvis väl kommer, ja då är det inte så farligt trots allt. Är man bara igång kan man möta det mesta.

Den här delen av Skåne bjuder på betydligt mer skog än vad gårdagens sträckor gjorde; vackra bokskogar som gör sig redo för hösten varvat med granskog med mer ihärdig grönska. Stundtals är det riktigt ödsligt och det känns som om vi lika gärna kunde befinna oss på en enslig skogsväg i mellersta Värmland. Jag tappar nästan räkningen på hur många smått kusliga ödehus vi hinner passera innan vi når mer befolkade trakter runt Hallandsåsen.

Men snart rullar vi ut på stranden i Båstad och når havet, det som är salt på riktigt, och för andra dagen i rad har vi kört kust till kust – tvärs över Sverige. I och för sig på ett av landets smalaste ställen, men ändå.

Spaavdelningen på Hotell Riviera Strand bjuder på upptinande värme innan vi kår vad som just då troligtvis är



”Förutom solens glädjande närvaro njuter vi även av en svag, men ihållande, medvind. En trevlig start på denna vackra grusodyssé.”





”I mitt huvud är det värsta läget en symbios av indiskt monsunregn och konstant göteborgsk kantvind, varvat med flygande lervälling.”

Sveriges godaste hamburgare med tillhörande öl.

Det kanske mest självklara valet om man ska cykla från Båstad till Malmö är nog via Torekov, en avstickare ut på vackra Kullaberg och sen vidare till Helsingborg. Men där är det dåligt med grus så just den rutten passar nog bättre som en ren landsvägsruta. Vår eminente ciceron Peter Bixe har därför ritat in en annan skånsk höjdpunkt på rutten, nämligen nationalparken Söderåsen med utsiktspunkten Kopparhatten. Området är sanslöst populärt, särskilt nu i coronatider, men tar man sig in i parken norrifrån på cykel når man det via så gott som ofrafikerade grusvägar. Har du förresten inte varit i Söderåsen är det värt en resa i sig – området är en av Sveriges 30 nationalparker.

Från Söderåsen är det sedan nedförsbacke hela vägen till Malmö. Eller inte riktigt, men det är nästan ändå den känslan som infinner sig efter cirka 40 mil sadeln. Trots ytterst hotfulla och mörka moln som inte verkar kunna bestämma sig för vart de ska ta vägen blir kustremsan mellan Bjärred och Lommabukten en välkommen sträcka med Turning Torso som ett tydligt mål att ta sikte på. Snart rullar vi in på Musette och börjar precis där vi slutade – med en fin liten kopp espresso.

ALLA SEX som var med på resan hade snarlik utrustning. Vi trampade på gravelhojar utrustade med minst 32 millimeter breda däck och dedikerade väskor för bikepacking: ramväska, sadelväska och kanske även en styrväska. Packutrymmet räckte gott och väl för tre dagars cykling och två övernattningsnätter. Det kräver däremot som sagt en noga genomtänkt packlista.

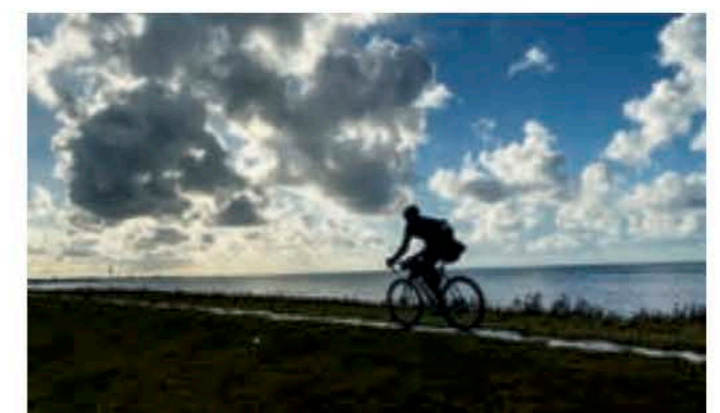
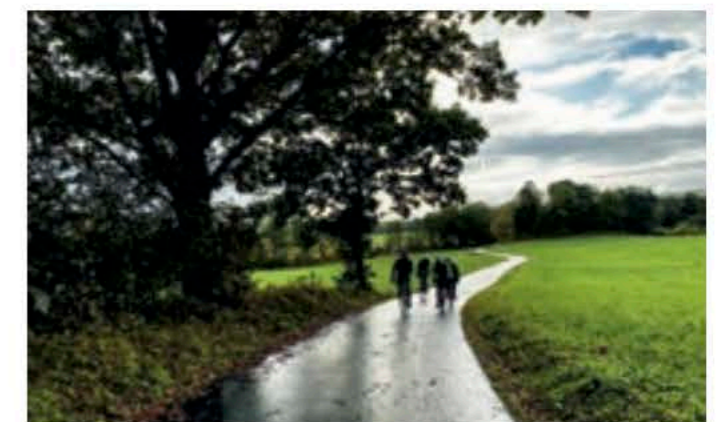
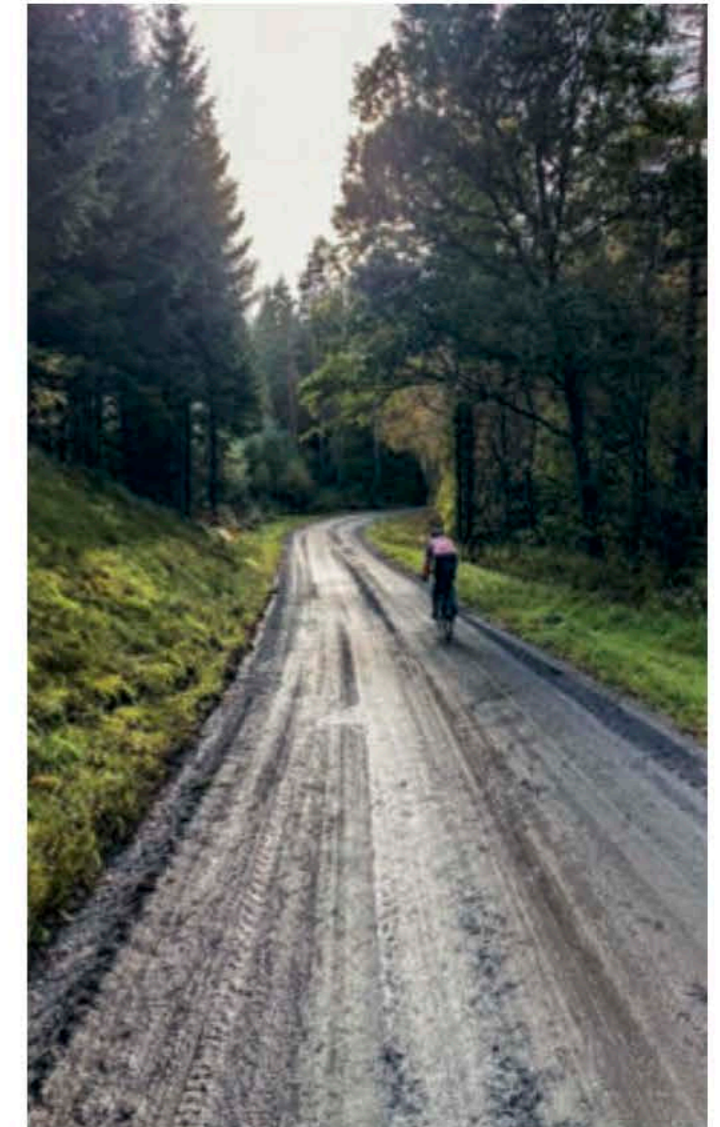
Totalvikten på min hoj låg på cirka 14 kilo från start, minus vatten i flaskorna men inklusive energi för hela resan. Man kan självklart välja att stanna och handla längs vägen och även om det fanns med i någon form av plan så klarade vi oss utan att göra det. Vi klarade oss även helt utan punkor och andra incidenter, något som kändes som en bedrift i sig.

Att resa med tält, sovsäck och stormkök har sin charm. Man är fri att stanna nästan var man vill och naturupplevelsen blir mer total. Men det kräver helt annan utrustning och mer planering. Cyklingen vi gjorde genom Skåne är en avskalad, bekväm och ganska lyxig historia. En skön säng och bra käk ger en resa som denna en helt annan ram och upplevelse som gör att man kan fokusera mer på själva cyklingen.

Jag är helt såld på konceptet, för det här kan göras nästan överallt och i en mängd olika former. Visst behöver man inte ha riktigt lika bråttom som vi hade – 50 mil grus på tre dagar är ändå en ganska redig distans. Man kan förstås dela upp det i mindre delsträckor, eller göra något liknande fast kortare över två dagar – varför inte som en tur och retur-weekend? Kanske bli detta trenden som gäller under hemestern 2021? Formatet är i alla fall otroligt tillgängligt.

(Det där med ånger var förresten bara ett påhitt, en uppdiktad cliffhanger – för i den här historien ångrar jag inte en enda sekund.) **B**

Nyfiken på Skåne 500?
Kolla in skane500.cc



Cykeln för äventyret



När BMC byggde gravelhojen URS började man från grunden. Resultatet är en otroligt rolig och mångsidig cykel – oavsett om underlaget består av stig, grus eller asfalt.

Till slut slog trenden med gravelbikes igenom även i Sverige. Visst är gravel den kanske mest spretiga genren, med cyklar som spänner från Treks äventyrliga 1120 med flatbar till gamla ombyggda stålhojar med grusvänliga däck. Lyfter man in begreppet bikepacking i ekvationen blir det ännu spretigare. Men en gravelbike behöver vara mångsidig, med såväl plats för lite bredare däck än vad en vanlig racer har som gott om fästen för väskor, skärmar och hållare för annat man vill ha med sig på sitt äventyr.

Vi har skrivit om BMCs bidrag till genren tidigare (#6-2019) men nu har vi haft URS 01 One på ett rejält långtidstest. Det som utmärker URS är att det är en av få cyklar som byggts som en gravelhoj från grunden. BMC struntade helt enkelt i alla konventioner och gav ingenjörerna fria händer att bygga det de ville. Många andra tillverkare har bara modifierat sina cross- eller landsvägscyklar och sedan gett dem en gravellogga.

URS har en geometri som är direkt inspirerad av mountainbikes. Styrvinkeln är exempelvis flacka 70 grader, hjulbasen är lång och i bakgaffeln sitter en inbyggd elastomerdämpare. För en mer responsiv känsla är styrstammen rekordkort: 55 millimeter.

Just i den versionen vi testat, 01 One, rör det sig om komponentval i absolut toppklass – och den kostar därefter, runt 100 000 kronor för att vara exakt. Men då har den trådlösa växlar bestående av Srams Red Etap XX1 AXS-drivlina, något man annars mest hittar på moderna mountainbikes i det övre segmentet. Däckbredden ligger på generösa 42 millimeter och hjulen är ett par riktigt fina DT Swiss GRC Spline-hjul. Vikten ligger på 8,2 kilo.

ALLT DETTA gör att URS finner sig väldigt väl tillrätta på hyfsat tekniska stigar. Det är till och med så att vi ibland valt just URS för stigar där vi oftast annars kör en heldämpad MTB. Visst kräver det ett annat förhållningsätt på stigen, men omväxling förnöjer och URS gör en inte det minsta besviken. Den massiva kassetten, där det största drevet är på 50T gör att man även kan

ta sig an klättringar som andra gruscyklar inte ens skulle våga ta i med en tång.

Men hur betar sig då en cykel som denna på vägen och på vanligt grus när den är fullpackad? Under Skåne 500 var det dags för examensprov, och det visade sig att den skulle klara sig riktigt bra. Visst – däcken har kanske inte det lägsta rullmotståndet. Och med det stora spannet i kassetten har man begränsade val när det gäller att hitta rätt utväxling och kadens. Det blir ett litet minus när man ska ligga i klunga på grus eller asfalt på platt mark – man saknar möjligheten till finlir helt enkelt.

FÖRUTOM SINA skogsgener har URS även smittats av sina cykelsyskon i BMCs aerohangar. Dels har ramen vissa aeroattribut, dels är all kabeldragnings invändig. Det är en fördel om man vill ha styrväska på cykeln, för man slipper helt ta hänsyn till bråkiga kablar som har en tendens att vara i vägen på ett eller annat sätt.

Trots sin kompakta ramdesign är det inga som helt problem att få plats med en ramväska och två vattenflaskor. Dock kan det vara smart att satsa på flaskställ som har öppningar åt sidan, då blir det betydligt enklare att få i sig den där viktiga vätskan. Vi uppskattar även de extra fästena under ramen och på överröret – perfekta förvaringsplatser om man vill ha med sig mindre tillbehör eller extra flaskor.

Ramen har integrerade skydd under huvudröret och även på gaffeländarna. Just gummit på framgaffeländarna är en mycket välkommen detalj som gör att man kan ställa en fullastad cykel på dessa gaffeländar om man måste fixa en punktering eller liknande.

Bakdämparen bjuder på 10 millimeter av förlåtelse – en liten räddning vid "aj fan"-incidenter, ni vet när man råkar missa ett hål i vägen eller inte hinner parera för en sten eller liknande. Situationer som dessutom ofta förstärks på en tungt lastad cykel. Dämpningen tar helt enkelt bort udden och gör turen bekvämare, utan att det känns svampigt eller konstigt.

Efter denna längre period med URS kommer jag ha mycket svårt att slita mig från den. URS är otroligt rolig på nästan alla arenor. Den är trevlig i skogen och rolig på gruset, samtidigt som den funkar fint på asfalten med. Även om den utrustningsmässigt kanske är lite i överkant för en äventyrscykel så är det här en av de mest lekfulla – och kanske mest mångsidiga – gravelcyklarna som passerat redaktionen hittills.

“URS finner sig väldigt väl tillrätta på hyfsat tekniska stigar. Det är till och med så att vi ibland valt just URS för stigar där vi oftast annars kör en heldämpad MTB.”

