

FRODE SELBO SINE BIRKENTIPS

(ETTER 10 GJENNOMFØRTE RITT, www.sykkelsiden.com)

Trasèen starter i Rena sentrum og går på asfalt jevnt oppover (asfalt de første ca. 5 km) forbi Skramstadsætra (11 km, 640 moh, drikkestasjon) mot Svartåtjernet/Svartåfloen (ca. 14 km.) Her stuper trasèen ned på dårlig, steinete (og glatt dersom bløtt) skogsbilvei ned til Sørstubua i Djupdalen. Herfra går det slakt nedover på grusvei ned til Djuposet. Stor fart og løs grus - vær obs! Mellom Djuposet og Stangvollen (20 km, 480 moh, servicestasjon) kommer du til det første terrengpartiet. Her må du for det meste trille/sykle, og også bære sykkelen opp de bratte kneikene til å begynne med. Vær forberedt på tett trafikk og av og til stillestående kø av syklister. Da du er vel oppe der forsetter du i 100 m. før ny trillesti tar av til høyre. Den er bred og fin (sikkert plass til 3-4 stk. i bredden) samtidig som den ikke er for teknisk vanskelig. Dette er et veldig tungt parti fordi underlaget er ganske løst. Er det regnvær kan det bli veldig gjørmete og vanskelig å sykle hele veien.

Gjennom skogen har du muligheten til å velge mellom to trillestier der det er på sitt bratteste/mest steinete. Hvert år diskuteres det hvilken av de to som er best/raskest. Etter min erfaring er det hipp som happ. Jeg har prøvd begge to og kan ikke trekke noen konklusjon. Kanskje holder jeg selv en knapp på stien til venstre, da denne ikke er like bratt, men går jevnere oppover. Når du skal velge sti kan det også være lurt å ta hensyn til hvor det er minst trafikk når du kommer dit.

Etter denne trillestien bærer det av gårde på en anleggsvei med tildels grov stein/grus som kan være tung og sykle på. Underlaget her kan imidlertid variere fra år til år, og det hender at hjulsporene er greie uten så mye løs grus. Etter hvert blir det bedre og mer fin grus, men tungt er det. Veien sneier nedom den gamle traseèn (før 2000) før det igjen bærer oppover på OK grus. Den stopper etter ca. 4-5 km. og et nytt terrengparti, veldig likt det forrige, åpenbarer seg. Det kan forseres på samme måte som det forrige partiet, selv om du her faktisk kan sykle nesten hele tiden dersom forholdene er gode og trafikken ikke for stor. Stien kan bli svært gjørmete i regnvær. Deretter bærer det ut på en ny vei som går nedover (endelig) til Bergetranget, ut på den gamle løypa og følger den til Bjørnåsbrua. Her kommer den harde delen av den nye løypa som ble introdusert til rittet i 2000. Oppover over Nysætra til Øyungen i 12-13 km. på rimelig brukbar grusvei. Bakkene er ikke så bratte, men jevn stigning gjør det seigt. Etter denne kraftprøven ruller man nedover til Kvarstaddammen.

Fra Kvarstaddammen (40 km, 670 moh, mat- og servicestasjon) går trasèen videre opp Kvarstadsæterlia og videre nordover til Storstilen. Hele dette stykket går det jevnt oppover, men trasèen oppleves som variert med flater, nedoverbakker og mange mindre kneiker. Fra Storstilen går "Rosinbakkene", en lengre og til dels bratt stigning i to "etapper" til Akssjøen (53 km, 860 moh, mat- og servicestasjon). Derfra flater trasèen noe ut - du er nå på "topp-plataet" over Elgåsen og Storåsen. Hele dette partiet fra Rosinbakkene til Storåsen er ofte krevende. For det første er det lett å ha brukt for mye krutt før du kommer hit, for det andre er det ofte noe vind her oppe og for det tredje kan man bomme mentalt ved at man forventer at man har gjort unna det verste. Spar derfor litt på kruttet så du har nok å kjøre med de siste kilometrene til topp-punktet på Storåsen. På løypas høyeste punkt blir det igjen asfalt, og det bærer nedover gjennom Sjusjøområdet. Her går det raskt - og i de raske bakkene nedover tar løypa brått av til høyre (vaktmannskapene gir tydelige tegn her, men vær obs!) og går bratt ned dårlig (steinete) kjerrestei til Sjøseterveien. Nå går det jevnt bortover på asfalt i ca. 4 km fram til Birkebeinerstadion. Pass på at du holder føttene i gang hele veien ned hit - ellers kan

krampa fort ta deg på asfalten mot Lillehammer! Traseen går så innom OL-løypene og gjennom Birkebeineren Skistadion. Videre er det grusvei fram til Olympiaparken (først grus fra stadion, deretter asfalt ned bakkene) og inn på toppen av ballettbakken. Ned ballettbakken er det bratt og løst underlag. Til slutt runder du sletta i Lysgårdsbakkene, sykler inn på en kortere kjerresti og ned til Håkons Hall. Endelig mål etter 89 km.

Forberedelser

Birkebeineren er ikke DEN store utfordringen som mange kanskje tror. 89 km på stort sett grusveier er ingen uoverkommelig distanse for de aller fleste. Imidlertid er det etter min erfaring noen viktige momenter i forberedelsene som gjør deg best mulig forberedt til Birken:

- Sørg for at sykkelen er i god stand. Ikke se over sykkelen dagen før. En uke før rittet bør sykkelen være OK slik at evt. justeringer er prøvd. Ha gode bremseklosser og dekk og sjekk alle skruer. Det er utrolig mye rart å se (og høre) på veien over - ganske uforståelig at så mange ikke en gang har smurt kjedet!
- Punktering er surt! Skikkelige dekk og ikke minst felgbånd må være i orden seinest en uke før rittet. Ikke overdriv mht. lettvektssdekk - det er fort gjort å få en punktering ned til Djuposet, i terrengpartiene og ikke minst på de siste milene etter Sjusjøen. Ha harde dekk for minst mulig rullemotstand, men ikke overdriv!
- Monter av "unødvendig" tilbehør på sykkelen. Lykter, bagasjebærer, skjerm (dersom det ikke regner da), støtte osv. Det er absolutt ikke om å gjøre å ha tung sykkel, husk at du delvis må bære sykkelen i skogen. Dessuten er det viktig at det du trenger å ha med deg over fjellet inngår i de 3,5 kg. du skal ha på ryggen. Det er derfor bedre å ha verktøy, pumpe etc. i sekken enn på sykkelen.
- Tren variert i forkant. Ikke la alle treningsturer bære preg av å "sykle en tur". Kombiner mellom rolige langturer (og da menes rolig), variert terrengsykling, noen tempodrag og gjerne litt intervall trening (f.eks. 8 x 2 minutter på maks. innlagt på en treningstur). Hovedprinsippet er at du ikke fokuserer på antall mil og at du skiller klart mellom rolig og hard trening. Rolig trening skal kort og godt være rolig og hard trening skal være hard. Benytt helgene til rolige langturer (50 - 100km) - gjerne sammen med andre sykkelkompiser. Hold et "snakketempo" på disse turene. La også treningsturene bli et grunnlag for å høste erfaringer med mat/drikkebehov og for å bli kjent med de dekkene og det demperoppsettet du vil benytte på rittet.
- Varm opp før rittet! Husk at du umiddelbart starter på stigningen fra Rena - denne varer i ca. 12 km. Selv varmer jeg opp minst en halv time før start, slik at jeg er god og svett på start. På den måten er jeg bedre forberedt til å holde best mulig fart i de første stigningene uten å stivne.
- Har du pulsklokke, anbefales det å benytte denne. Mange syklist, flere lange stigninger m.m. gjør sitt til at en lett kan bli sittende å kjøre på for høy intensitet og få lårene fulle av melkesyre. Dette er ikke det beste grunnlaget for å ha krefter å kjøre med helt til mål! Vær mer opptatt av ditt løp en av alle de andre i bakkene opp til Skramstadsetra. Her ligger noe av hemmeligheten bak en Birkensuksess.

Gjennomføring

- Ikke stress i starten. Mange brenner av for mye krutt opp til Skramstadsetra. Konsenstrer deg om ditt løp her! Disponer kreftene slik at du har noe å kjøre med hele veien.
- Prøv å bli med i en av de mange gruppene som danner seg etter hvert. Det er svært mye å hente på å få drahjelp i en gruppe, men samtidig må du hele tiden vurdere om farten og kjøretilen passer deg. Det er lett å finne seg litt for godt i en gruppe som kanskje går litt i underkant av det du egentlig har kapasitet til. Samtidig kan en gruppe kjøre veldig ujevnt - det koster krefter, og det kan i slike tilfelle ofte være bedre å bryte ut av gruppa og kjøre sitt eget løp.
- Husk høyrekjøringen. Det er mange som deltar - noen sykler raskere og noen sykler saktere enn deg selv. Hele tiden. Hold derfor til høyre og kjør forbi på venstre side, så går alt så mye enklere, og risikoen for kollisjoner reduseres.
- Unngå uventede manøvre. Du vil ofte ligge i stor fart sammen med mange andre syklister. Pass på at du ikke foretar raske unnamanøvre e.l. slik at du kjører inn i andre. Kjør forutsigbart og tydelig.
- Ikke stress i bakkene. Finn din fart og rytme, slik at du ikke er helt kjørt på toppen av bakkene. Imidlertid må du foreta en avveining dersom du f.eks følger en gruppe som du har god drahjelp i. I de kortere kneikene som det er mange av underveis, sørg for at du ikke mister all farten i bunnen av bakken - prøv å "kjøre inn" i bakken, dvs. at du opprettholder farten, reiser deg før bakken og på den måten utnytter farten og sparer krefter.
- Du trenger ikke å stoppe på drikkestasjonene. Det blir langet bananer og drikke på alle drikkestasjonene. Stopper du helt opp, risikerer du å bli "innesperret" - husk, det er virkelig mange som sykler! Vær obs. på at du er forutsigbar i din kjøretil også ved evt. stopp/langing ved drikkestasjonene.

Mat/drikke

Mange har med seg mat for en helgetur på Birken. Vel, ikke *så* mye da, men nesten. Poenget er at du ikke trenger all verden av næringsinntak. Sørg for en god frokost - *i god tid før start*, minst 2 timer før. Karbohydratrik frokost; Havregrøt, kornblanding, brødskive og godt med drikke er god knall. Ikke spis noe du ikke liker bare fordi andre har anbefalt det, spis det du liker og er vant med!

Som nevnt over, er det bananer tilgjengelig på drikkestasjonene. I utgangspunktet bør dette være nok på veien over. Evt. kan du ta med et par bananer på baklomma. I tillegg kan du ha en energibar, New Energy e.l. som "nødproviant" dersom du skulle gå tom mot slutten. De siste årene har jeg selv kjørt på to energibarar, 2 liter vann i drikkesekk og en flaske (750 ml) tynn sportsdrikke på sykkelen. Det har holdt bra!

Drikke kan du i utgangspunktet ikke ha i deg for mye av. Ikke overdriv såkalt sportsdrikke. Vann er fortsatt best. Lær kroppen din å kjenne gjennom treningsturene i forkant slik at du beregner riktig drikkemengde. Husk imidlertid at du fort kan drikke for lite, men aldri for mye. Jeg benytter selv en Camelbak i sekken som vannreservoar (obs at ikke all drikken inngår i de 3,5 kiloene - sekken skal være min. 3,5 kilo ved *målpassering!*). I tillegg har jeg en liten flaske sportsdrikke (tynt utblandet, til det halve av anbefalt på pakningen) som ekstra/reserve karbohydrattilskudd. Flaska har jeg i sykkelramma. Legg opp til at all mat/drikke er tilgjengelig i fart (Camelbak, sykkelflaske i ramma, banan og evt. energibar på

lomma), slik at du ikke trenger å stoppe for å komme til i sekken. Pass også på at det går greit å ta sykkelen på skulderen. Et par av bærepartiene i skogen er nemlig bratte (og sleipe/glatte), og det er en klar fordel at du kan ta sykkelen på skulderen.

Bekledning

Ikke kle deg for mye. Dette er etter min erfaring en av de mange feilene en gjør som debutant. Det er relativt høy intensitet hele veien, og kroppen produserer ofte mer enn nok varme. Er du i tvil, ta heller med en vindjakke o.l. i sekken. Selv har jeg i utgangspunktet kort bukse og sykkelskjorte. Er det litt surt vær, tar jeg en langarmet sykkelskjorte, er det litt surere supplerer jeg med en vindvest, er det enda surere tar jeg på løse bein og er det enda surere tar jeg på en tynn vindjakke. En tykk regnjakke er etter min erfaring ikke nødvendig. Dersom det regner og du har som mål å holde deg tørr over fjellet, ta bil! Skotrek er ikke nødvendig, og bare noe herk i gåpartiet i skogen. Du tåler å bli våt på beina, er det kaldt - bruk ullsokker.

Dekk/Dempere

De såkalte semislicks-dekkene har jo etter hvert fått navnet "Birkebeiner-dekk", og det skulle vel si det meste. Knastedekk er ikke nødvendig på Birken (dersom det ikke er direkte grisevær med bløt og sleip trasè hele veien). Kjører du med semislicks vil du ha optimale dekk for det aller meste av trasèen, men kjør da litt mer defensivt på de korte terrengpartiene. Jeg anbefaler videre harde dekk/høyt lufttrykk, mao. prioriter lav rullemotstand framfor komfort og kjøreegenskap på terrengpartiene. Det er tross alt fin grusvei/asfalt som dominerer trasèen. Imidlertid er det jo et definisjonsspørsmål hva som er semislick eller ikke. Det mest populære dekket på Birken de siste to årene er uten tvil Hutchinson Python Airlight. Dette er jo et knastedekk, men har likevel alle gode egenskaper som et semislick; det ruller lett, det er lett og har samtidig godt grep. Ikke minst er det meget punkteringssikkert og det har stor volum slik at det ikke blir helt steinhardt å kjøre på tross høyt dekktrykk.

Dempere er strengt tatt ikke nødvendig for Birken, men det er som alltid en kjempestor fordel komfortmessig og en fordel for best mulig kontroll i terrengpartiene. For å si det sånn: Jeg ville aldri ha kjørt Birken uten demper! Still demperen relativt hard slik at du ikke mister for mye tråkk i de mange mindre bakkene underveis. Som nevnt tidligere vil jeg anbefale at fart prioriteres foran komfort. Selv kjører jeg med bortimot maks lufttrykk (ca. 4 kg trykk) og tregest mulig retur på demperen.

Prøv ut dekk- og demperoppsett slik at du er kjent med det i god tid før rittet. Er du vant med myke knastedekk og myk demper, vil et strammere oppsett som nevnt over bidra til nokså andre kjøreegenskaper, og det er viktig at du lærer deg dette å kjenne før du legger av gårde til Lillehammer.

Er du dårlig trent, synes 89 km. er veeldig lang, og ser på Birken som en svært stor utfordring vil jeg anbefale deg å ikke la deg stresse av alle som kjører forbi. Du kan fort få inntrykk av at du blir passert av ti-tusener. Husk at du ikke ser alle som sykler saktere enn deg lengre bak. Det er mange av de også - tro meg! Bruk sykkelcomputer slik at du kan holde deg orientert om hvor langt du er kommet, og bruk alle drikkestasjonene som delmål underveis. Ellers gjelder alle tipsene over for alle, selv om den enkelte må tilpasse til egne ønsker, behov og erfaringer.