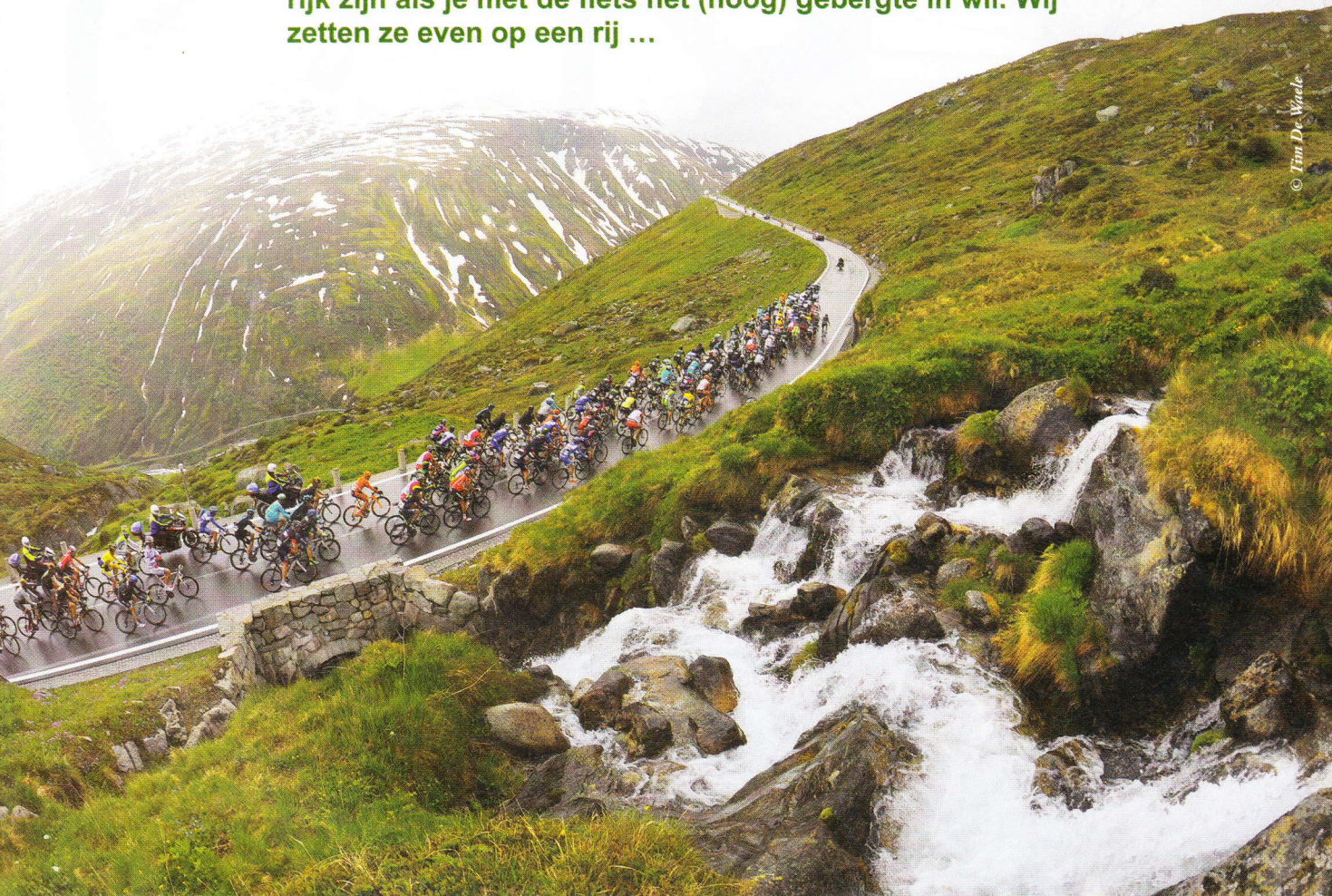


# Techniek

## KLIMMEN

### ENKELE TIPS

Voor sommigen kan deze bijdrage te laat komen voor dit lopende seizoen, maar bergop rijden is zo'n fascinerend onderdeel van het sportfietsen, dat wij overtuigd zijn dat bepaalde tips ook volgend jaar niet helemaal zullen vergeten zijn. Er zijn een aantal elementen die echt belangrijk zijn als je met de fiets het (hoog) gebergte in wil. Wij zetten ze even op een rij ...



© Tim De Waede

#### **Gewicht**

Iedereen weet dat gewicht heel belangrijk is als het bergop gaat – en dan hebben wij het over het totaalgewicht van fiets + fietser natuurlijk. Maar wat wel eens vergeten wordt is dat fietsen in de bergen ook betekent dat je snel en soms lang begaf moet, dat je ook

op het vlakke zal rijden en dat je vaker extreme weersomstandigheden tijdens één en dezelfde rit zal meemaken (regen, wind, onweer). Het zal dus niet volstaan om gewoon een ultra lichte fiets te hebben, die anderzijds weinig stabiel is. Met een slap frame en dito vork en daarbij nog wielen die lateraal weinig stabiliteit geven, wordt fietsen

in de bergen zelfs heel risicovol.

Essentieel bij het klimmen is de verhouding van het aantal Watt dat je ontwikkelt, ten opzichte van het gewicht waarmee je omhoog moet. Dat betekent meteen ook dat een heel licht iemand met relatief weinig vermogen, principieel meer nadeel zal hebben bij



een zwaardere fiets dan een atletische fietser met meer kracht met diezelfde fiets qua gewicht. Belangrijk is dan nog hoe dat gewicht over de fiets verdeeld zit. Het is beter gewicht te besparen op de bewegende delen (zoals wielen + banden), dan op vaste delen zoals stuur- en zadelpen, frame, enz. Noteer ook dat je best geen al te grote uitgaven doet om je vehikel lichter te maken als je zelf ruim boven de 10% vetgehalte zit. In dat geval werk je best eerst aan je body.

Trek je naar de bergen dan kan het echt interessant zijn om je een paar lichte wielen aan te schaffen (en dito bandjes). Maar als je door die aankoop van lichtere wielen en bandjes niet minstens 150 gram kan uitsparen, is de investering wellicht de moeite niet waard.

## Positie

Bergop haal je geen hoge snelheden en bergaf moet je normaal toch regelmatig afremmen. Dus echt aerodynamisch moet je niet op je fiets zitten. Je zal trouwens ook vrij veel op de pedalen lopen. Sommigen vragen zich dan ook af: zet ik het stuur dan maar hoger en/of wijzig ik de stand van het zadel? Een goede raad: als je bij je gewone fietspositie bij het bergop rijden geen speciale hinder ondervindt: laat alles bij het oude! Profrenners wijzigen ook hun positie niet als zij bergritten voorgeschoteld krijgen. Vergeet niet dat je lichaam gewend is aan een bepaalde houding op de fiets, aan het leveren van inspanningen vanuit dezelfde houding – en dat het bijzonder delicaat is om op dat vlak bruusk te gaan wijzigen. Trouwens, je zal op natuurlijke wijze bergop de beste posities kiezen; zo zal je bijvoorbeeld meer met de handen helemaal bovenaan het stuur rijden en ook met de handen op de remgrepen.

## Rigide

Bergop zet je meer kracht dan op het vlakke en dus moet die kracht zo ef-



ficiënt mogelijk overgebracht worden. Dus geen enkel onderdeel mag zich onder die stress vervormen (vervormen kost kracht). Frame, stuur, stuurpen, zadelpen, trapstel, cassette en wielen(!) zijn hier fel betrokken. Het heeft bijvoorbeeld geen zin om assen in titanium te monteren als je zelf 70 kg en meer weegt; het kost geld en het voordeel dat je kan halen is verwaarloosbaar. Dat geldt ook voor de ultra lichte kroontjes van een cassette. Wie licht is (minder dan 70 kg bijvoorbeeld) kan zich lichte wielen permitteren met lage velgen; wie zwaarder weegt neemt beter wielen met iets hogere en sterkere (en iets zwaardere) velgen.

## Wrijving

Bij een lagere klimsnelheid zal je al snel ervaren als er wat hapert. Dus zorg dat alle lagers prima afgesteld en goed gesmeerd zijn. Wat wel eens uit het oog verloren wordt is dat alles perfect zuiver moet zijn en dat dit ook in hoge mate geldt voor tandwielen en ketting!

## Verzetten

Bij langere beklimmingen kan je niet

(te veel) op kracht blijven fietsen. Je moet er naar streven om - als sportfietser - bergop 60 tot 70 omwentelingen per minuut te halen. Dat betekent dat je aangepaste verzetten moet hebben (als je bijvoorbeeld gemiddeld 60 omwentelingen per minuut haalt, dan fiets je met een verzet van 39 X 25 aan 11,800 km per uur). Dat betekent bijvoorbeeld dat je de "Plat d'Adet" uit de Tour, met zijn 10,730 km lengte en zijn 8% gemiddeld klimpercentage, omhoog rijdt in minder dan 1 uur. Als je (zoals velen) dat niet aankan, dan zul je dus moeten teruggrijpen naar een kleiner verzet om die zelfde aanbevolen trapfrequentie te kunnen behouden.

## Weersomstandigheden

Als je in de cols fietst neem ALTIJD een jasje mee dat de wind afsnijdt. Want als je na een lange klim bezweet boven komt, dan heb je het al heel snel veel te koud als je aan hoge snelheid (en vaak vanaf een heel eind boven de zeespiegel), zonder veel inspanning naar beneden moet. Zorg dat je remblokjes O.K. zijn en opteer niet te gauw voor superlichte bandjes.