TERRENGSYKKEL-SKOLEN

HVORDAN LEGGE OPP KURSET?

UTSTYR

TRENINGSSTED

HVOR LENGE BØR DERE HOLDE PÅ HVER KURSKVELD?

INSTRUKTØRER

HVA SKJER NÅR KURSET ER FERDIG?

1. GANG - INNBLIKK I TERRENGSYKLING, SYKKELKONTROLL

1.1. FORTELLE OM HVORDAN KURSET ER LAGT OPP

1.2. HVORDAN FERDES I TRAFIKKEN OG I MARKA

1.3. SYKLE EN TUR

1.4. BALANSERE PÅ STEDET

1.5. MYK OPPBREMSING

1.6. FØLG MAKKER

1.7. SYKLE VED SIDEN AV HVERANDRE

1.8. SYKLE OVER PLANKER

1.9. SLALOM

1.10. PARALELLSLALOM

1.11. HVEM ER DEN MEST LANGSOMME SYKLISTEN?

1.12. TILPASSING AV SYKKELEN

1.12.1. Rammestørrelse
1.12.2. Justering av setet
1.12.3. Justering av styrehøyde
1.12.4. Lengde på framspring (styrestem)
1.12.5. Nyttig utstyr å ta med på sykkelturen
1.12.6. Hjelm
1.12.7. Vedlikehold

2. GANG - BEVISSTGJØRE HENSIKTSMESSIG GIRING OG BREMSING

2.1. RIKTIG BRUK AV GIRENE

2.1.1. Giring med bakgiret
2.1.2. Giring med forgiret (krankgiret)
2.1.3. GIRING UTE I TERRENGET
2.1.4. Hvilket krank-kjedehjul (skive foran) skal dere bruke?
2.1.5. Hvilken tråkkfrekvens skal man ha?
2.1.6. Girvalg - se an terrenget

2.2. BREMSETEKNIKK

2.2.1. Hvor mange fingre skal man ha på bremsehåndtakene?
2.2.2. Flytte rumpa bakover
2.2.3. Bremseteknikkens betydning for bremselengden

2.3. HOPPE AV OG PÅ SYKKELEN

2.3.1. Hoppe av sykkelen
2.3.2. Skyve sykkelen
2.3.3. Hoppe på sykkelen

2.4. SISTEN PÅ SYKKEL

3. GANG - TRÅTEKNIKK, SITTE OG TRÅ I MOTBAKKE

3.1. HOPPING MED SYKKELEN

3.2. TRÅTEKNIKK

3.2.1. Foten riktig på pedalen
3.2.2. Opptrekk
3.2.3. Trå med et bein
3.2.4. Trå med tunge gir

3.3. SITTE OG TRÅ I MOTBAKKE
3.3.1. Moderat stigning - sitt bakpå setet og bøy i armene
3.3.2. Bratt bakke - sitt frampå setetuppen og len deg framover

3.4. HOPPE MED SYKKELEN
3.4.1. Balansere på stedet
3.4.2. Hoppe med forhjulet
3.4.3. Hoppe med bakhjulet
3.4.4. Hoppe opp med begge hjulene samtidig
3.4.5. **Hopp i fart**

3.5. FOTBALL

4. GANG - STÅ OG TRÅ I UTFORTEKNIKK

4.1. STARTTRENING

4.2. BALANSE/SETTE FOTEN RASKT I BAKKEN

4.3. STÅ OG TRÅ I MOTBAKKE
4.3.1. Vinkle sykkelen fra side til side
4.3.2. Press hofta fram/rett ut hofta
4.3.3. Strekk ut beinet i pedalens nederste stilling
4.3.4. Stå og trå i motbakke med løst/ujevnt underlag

4.4. UTFORTEKNIKK

4.5. STÅ OG TRÅ PÅ UJEVNT UNDERLAG

4.6. SLALOM

5. GANG - SYKLE OVER HINDRINGER, FJÆRE AV OG BÆRE ETTER CYCLECROSSMETODEN

5.1. BÆRE SYKKELEN - CYKLECROSSMETODEN
5.1.1. Hvordan løfte sykkelen opp og bære den?
5.1.2. Øvelse på flat mark
5.1.3. Øvelse i motbakke
5.1.4. Sykle over hindringer ved hjelp av sviktbevegelse
5.1.5. Sykle over hindring ved å sykle på bakhjulet

6. GANG - SVINGTEKINKK, HOPPING OG LANGKJØRING

6.1. LANGKJØRING

6.2. SVINGTEKNIKK
6.2.1. Fast dekke - vinkle sykkelen
6.2.2. Løst underlag - rett sykkel
6.2.3. Skrense - med et bein i bakken

6.3. HOPPE OVER HINDRING
6.3.1. Riktig landing
6.3.2. Hoppe med forhjulet
6.3.3. Hoppe med begge hjulene

6.4. SETTE SAMMEN KJEDET
6.4.1. Hvordan oppdager vi at det er problemer med kjedet?
6.4.2. Hvordan bruke kjedekutter?

7. GANG - INTERVALLTRENING

7.1. OPPVARMING

7.2. KORTINTERVALL

7.3. LANGINTERVALL

7.4. JUSTERE BREMSENE
7.4.1. Justering av bremseklossene
7.4.2. Justering av wiren

7.5. JUSTERING AV GIRET BAK
7.5.1. Justering av girføring utover
7.5.2. Justering av girføring innover
7.5.3. Hvordan få en god giring?

7.6. ENKEL SJEKKING OG VEDLIKEHOLD AV SYKKELEN
7.6.1. Smøre sadelstolpe, styrestem og wirer
7.6.2. Justering og smøring av kranklageret
7.6.3. Vedlikehold av hjulene
7.6.4. Justering av styrelager

8. GANG - STYRKETRENING PÅ SYKKELEN/LIGGE PÅ HJUL

8.1. LIGGE PÅ HJUL
8.1.1. Hvorfor «ligge på hjul» og når er det nyttig?
8.1.2. Tekniske tips for øving på å «ligge på hjul»

8.2. STYRKETRENING PÅ SYKKELEN
8.2.1. Maksimal styrke
8.2.2. Utholdende styrke

8.3. SYKLE OVER GRØFT
8.3.1. Kombinere utfor - og oppoverbakketeknikk
8.3.2. Sykle over grøft ved å «dra på bakhjulet»

9. GANG - KONKURRANSE

9.1. LØYPE

9.2. START

9.3. REGLER
9.3.1. Teknisk hjelp
9.3.2. Når rytterne passerer hverandre
9.3.3. Syklende førsterett

9.4. PREMIERING

10. GANG - LANGTUR, TRAIL/TEKNISK UTFORDRENDE LØYPE

HVORDAN LEGGE OPP KURSET?

Kurset det her er lagt opp til går over ti ganger. Ønsker dere et større omfang kan dette bl.a. gjøres ved at øvelsene legges inn som innslag i sykkelturer i terrenget. Avhengig av deltakernes interesser kan dette følges opp med mer teknisk trening, gis en mer utstrakt innføring i treningsmetoder, lages konkurranser eller kanskje legge opp til lengre sykkelturer.

Dette kurset egner seg til alle aldersgrupper. 10 år anbefales som nedre grense. Kurset gir en blanding av tekniske og fysiske innslag. Av erfaring vil tekniske øvelser slå godt an blant unge. For de voksne er det vanligvis først og fremst ønske om å sykle turer i terrenget. Behovet er her ofte å få en innføring i grunnleggende teknikker med henblikk på å sykle på grusveier, traktorveien og brede stier. Med tanke på hvordan dere vil legge opp kurset bør dere vurdere hvem dere vil appellere til.

UTSTYR

Det kreves ikke flotte, dyre sykler for å delta på dette opplegget, men det er en fordel om syklene har gir. Om dere ønsker det kan dere annonsere at terrengsykler er nødvendig. De fleste har mountainbike, eller får lånt seg det. Det skal være krav om hjelm. Hansker kan det også være en fordel å ha om uhell skulle skje. Den første gangen kan det være fornuftig å si litt om innstilling av sykkelen og eventuelt se at syklene er i forsvarlig stand. Nyttig kan her være å få en lokal sykkelbutikk til å komme å bistå med hjelp.

Det dere som arrangører trenger, er markører. Dette kan være kjegle, sykkelflasker e.l. Videre behøver dere planker til hopp og til å sykle over. Tømmerstokker inngår også i opplegget. Dette kan dere finne i skogen. Vurder om de aktuelle oppleggene kan kjøres der stokkene er, eller om de må flyttes. Det er viktig å ha full oversikt over hvilket utstyr som trengs på hver kursdag. Ha mest mulig klart på forhånd så organiseringen går raskt og effektivt.

TRENINGSSTED

Mange finner det gunstig å møtes på samme sted og til samme tidspunkt hver gang så misforståelser ikke skjer.
Det er av stor betydning for hvor vellykket opplegget blir at dere finner et egnet område å trene i. Det bør være et skogsområde med mange traktorveier og stier, og gjerne med ulike vanskelighetsgrader. Videre trenger dere en stor åpen plass. Det kan f.eks være en stor gresslette, en grusbane eller et annet utrafikkert område. Skaff dere tillatelse på forhånd til å bruke stedet. Når det gjelder sti- og veinettet, er det en klar fordel om instruktørene kjenner godt til mulighetene. Et godt opplegg gir utøverne utfordringer, uten at traseene gjør det vanskelig eller farlig. Løypevalg bør foretas ut fra utøvernes ferdigheter til enhver tid, samt at det gir gode treningsmuligheter med tanke på det som skal øves på.

HVOR LENGE BØR DERE HOLDE PÅ HVER KURSKVELD?

Hver kurskveld bør normalt vare fra 1 ½ til 2 ½ time. Se an alder og treningsnivå. Kunsten er å slutte av når iveren og stemningen fortsatt er god. Ikke vent til utøverne er slitne og har gått lei. Når det gjelder den enkelte øvelse bør dere la utøverne ha nok tid til å trene. Det er viktig at så mange som

mulig får sjansen til å oppleve at de mestrer øvelsen. På den annen side kan dere med fordel komme tilbake til øvelsene ved en annen anledning. For å bli en god terrengsyklist fordres det god kropps-kontroll, innsikt i egen fysisk kapasitet, samt innsikt i hvordan sykkelen bør håndteres. Det bør appelleres til at utøverne også trener på øvelsene utenom kurset, gjerne flere sammen, så de kan lære
av hverandre. Øving gjør mester.

INSTRUKTØRER

Når det gjelder instruktører er det en fordel om det er flere av dere. Dette gjør det mulig å dele opp i flere grupper når det skal sykles lengre distanser. Ved samlet sykling er det fornuftig å ha en leder foran, som kjenner løypa og passer på at tempoet er hensiktsmessig, og en bakerst som passer på at
alle henger med og blir tatt hånd om.

HVA SKJER NÅR KURSET ER FERDIG?

Når kurset er gjennomgått bør det følges opp med organisert trening. Sammen med utøverne bør dere komme fram til hvilke dager, klokkeslett og antall dager i uka det passer å trene. Dere bør også finne fram til passende møtested og hvilken type trening dere ønsker. Vil dere trene mest teknikk (trail), langturer eller vil dere ha et blandet opplegg. Er det interesse for å trene for å delta i konkurranser?
Hva med å reise et sted å sykle en lang dagstur, eller ha en flerdagerstur? Det er viktig å legge mye
vekt på det sosiale. Hvis dere ønsker å ha et variert opplegg hva innhold og møtested angår, kan det være gunstig å sette opp en plan med all informasjon og gi til alle utøverne.

Med tanke på rekruttering til klubben kan dere etter endt kurs f.eks. tilby utøverne gratis medlemsskap ut året. På sikt er dette en lønnsom investering. Ved å ha en kursavgift på ca. 100 kroner, vil kanskje utøverne føle seg mer «forpliktet» til å møte opp mye på kurset, samtidig som det vil være en betaling av medlemskontigenten.

1. GANG - INNBLIKK I TERRENGSYKLING, SYKKELKONTROLL

1.1. FORTELLE OM HVORDAN KURSET ER LAGT OPP

- Grunnleggende balanseøvelser
- Tråteknikk og riktig tråkkfrekvens
- Effektiv bruk av girene
- Bremseteknikk
- Sykling i motbakke. Går igjennom såvel sittende som stående sykling.
- Utforkjøring
- Svingteknikk
- Sykling over hindringer
- Treningsmetoder
- Innstilling av sykkelen
    - Vedlikehold og enkel «mekking»
    - Tips om utstyr du bør ha med på treningsturene og for enkle justeringer.

1.2. HVORDAN FERDES I TRAFIKKEN OG I MARKA

1. Sykkelen skal være uten tekniske mangler.
2. Hjelm er påbudt.
3. Vis hensyn til gående/joggende. Se om personen har oppdager deg (blikket). Om nødvendig gi signal (ringebjelle, plystre, snakke o.l.). Sving godt utenfor. Marker tydelig hvilken vei du svinger. Også du bør være med på å skape en positiv holdning til sykling blant folk. Det å roe ned farten og si «hei» når vi passerer folk er ofte nok til å få til dette.
4. Bruk sykkelsti, lite traffikerte veier og terrenget der det er mulig.
5. Overvurder ikke egne evner.
6. Må du sykle på vei, kjør på høyre side av veien, inn mot kanten. Rekk ut hånden og signaliser når du skal svinge. Selv om vi kommer fra høyre og har forkjørsrett må vi som syklister være klar over at vi ikke alltid er lett og få øye på og derfor kan overraske bilistene.
7. Kjør ikke farlige strekninger alene.
8. Etterlat ikke søppel.
9. Du har rett til å ferdes fritt i skog og mark, men ikke over privattomt. Du får heller ikke passere dyrket mark i

vekstperioden, eller skogsplantasjer om plantene kan skades. Gjerder må ikke skades. Grinder må du stenge etter deg.

10. Lag ikke bråk og vis fornuftig adferd. Naturen trener fred og ro. Også andre skal ha mulighet til å glede seg over naturen. På enkelte steder i USA og i Europa er det stier hvor det er forbudt å ferdes på sykkel. Dette er nesten utelukkende som følge av lite fornuftig adferd av syklistene.

1.3. SYKLE EN TUR

Kjør en liten runde i marka på grusvei, traktorveier og stier som ikke stiller alt for store krav til ferdighetene. Kortere innslag av løype som medfører litt større tekniske utfordringer kan være egnet,
for å vise hva terrengsykling kan innebære. Dette kan også gi dere som instruktører et innblikk i ferdighetsnivået til utøverne. Hold et tempo så alle henger greit med. Kjør en tur på ca. 30 min. Før dere legger ut på syklingen kan følgende momenter nevnes og gjerne vises:

- Slapp godt av i armer og bein. Det er vår viktigste fjæring. Ha hendene avslappet, men ha samtidig et sikkert grep på styret. For de som har barends på styret bør det sies at de bare holder om disse der det er lite teknisk sykling og hvor det trolig ikke er behov for plutselige oppbremsninger.

- Ikke ligg for nære den foran. Slik får du mulighet til å følge godt med på løypa, og har god mulighet til å regulere farten hensiktsmessig hvis foran- kjørende bremser opp. Det gir deg også bedre tid til å finne mulige løsninger til å passere andre når de har stoppet opp eller fått tekniske problemer. En annen viktig grunn er at er at du får tid til å se om teknikken og veivalget til forankjørende er god, og som du derfor kanskje bør ta etter eller ikke.

- Blikket bør for det meste holdes 5-10 meter framover. Innimellom tar du deg et overblikk lengre bortover. For å komme fort og greit fram bør vi prøve og finne «linjen» gjennom de ulike seksjonene i løypa. Noen steder er den beste løsningen der det er minst røtter og steiner. I andre situasjoner gjelder bare å finne den korteste og raskeste veien. Fart er ofte nøkkelen til å komme seg gjennom seksjonen. Det, pluss at vi fjærer godt av med kroppen kan gjøre at vi ruller gjennom partiet med steiner og røtter. På den annen side må vi ikke kjøre fortere enn at vi har forholdsvis god kontroll over sykkelen og kroppen.

- Finn dere en stor, åpen plass med jevnt, relativt flatt underlag.

1.4. BALANSERE PÅ STEDET

For å få god balanse lønner det seg å reise seg opp av setet og stå. Trå sakte, for så å stoppe opp. Pedalarmene (krankarmene) bør holdes jevnt med bakken (vannrett). Blokker begge hjulene og prøv å balansere og prøv å balanser sykkelen. Kanskje må du vri styret frem og tilbake, men prøv å ha en liten bevegelse. Trolig vil du føle det mer stabilt ved å vri forhjulet til en side. Når du vikler sykkelen til en side legges kroppen til motsatt side med omtrent tilsvarende vinkel. Prøv deg fram med ulike vinklinger.

Når du kan stå stille lenge kan du trene på å opprettholde balansen når du brått vrir styret og vinkler sykkelen til motsatt side.

For de som er ute etter vanskeligere alternativ kan de f.eks. ta et bein ut til siden, og heller slippe styret med en hånd.

1.5. MYK OPPBREMSING

Dere sykler fritt rundt. Ha overblikk og kjør slik at dere ikke er til fare for de andre syklistene rundt dere. Vi skal nå øve på mye oppbremsinger. Dette er gunstig å kunne når vi sykler flere sammen.
Bruk begge bremsene samtidig, men med forbremsen mest. Brems opp uten å rykke i bremsehåndtakene og bråbremse. Vanligvis er det ikke behov for bråstopping. I tillegg kan dette komme brått på syklistene bak så kollisjoner kan oppstå. Oppbremsing skal være myk og kontrollert. Tren dels på fartsreduksjon, og dels på oppbremsing til full stans. Balanser og trå i gang igjen.

1.6. FØLG MAKKER

To og to sammen. Dere skal sykle etter hverandre. Den foran leder an og den bak følger bevegelsene. Sving, brems

mykt opp, stå stille osv.

Gjør tilsvarende som øvelsen ovenfor, men nå skal dere sykle ved siden av hverandre.

1.7. SYKLE VED SIDEN AV HVERANDRE

To og to sammen. Nå skal det ikke være bråe bevegelser. Derimot skal dere sykle rett fram eller med store svinger. Hold lav eller moderat fart. Prøv følgende øvelser:

- Kjør så nære som mulig hverandre
- Hold i styret til hverandre
- Småknuffe
- Kjør skulder mot skulder

1.8. SYKLE OVER PLANKER

røv å sykle over planker på langs, uten å kjøre av underveis. Dette gir oss en god øvelse i å kjøre rett. Vi får en tilbakemelding på våre ferdigheter uten at det er farlig.

1.9. SLALOM

Sett ut kjegler, sykkelflasker, steiner eller på annen måte marker løypa. Ha forholdsvis god avstand mellom markørene. Ca. fem meter er trolig passe avstand. De kan stå omtrent på linje. Slik kan alle komme seg greit igjennom og det innbyr til fart. Utøverne kan følge på fortløpende. Ha såpass avstand at de ikke kolliderer eller sykler i kø. Etter å ha prøvd seg en stund kan dere ha tidtaking om det er stemning for det. To sekunders tillegg for å slå bort en kjegle.

1.10. PARALELLSLALOM

Hvis dere har mange markører kan dere ordne til paralellslalom. Om mulig få til lange løyper. Sett banene mest mulig likt. De som vil kan gå sammen og ha et oppgjør seg imellom.

1.11. HVEM ER DEN MEST LANGSOMME SYKLISTEN?

Hvem bruker lengst tid fra punkt A til B. For å fjerne muligheten til å sykle mye sidelengs kan dere markere et smalt felt de skal sykle imellom. Bruk markører eller tegn opp. Det kan være en fight alle mot alle samtidig, to mot to eller hver enkelt øver for seg selv. Mange finner tidtaking inspirerende.

1.12. TILPASSING AV SYKKELEN

Fortell og vis hvordan sykkelen bør stilles inn for å legge til rette for god balanse og effektiv sykling.
Er det få deltakere kan dere hjelpe til med justeringer underveis. Med mange deltakere kan dere bistå dem etter at dere har gått gjennom programmet, eller be de som ønsker hjelp om å komme litt før kurset begynner neste gang. Eventuelt fortell hva som skal gjøres og utøverne kan få hjelp av foreldrene til å utføre det.

1.12.1. Rammestørrelse

Mountainbiken's sete og styre har gode justeringsmuligheter, så rammestørrelse er i hovedsak snakk om et valg mellom liten, middels eller stor. Det bør være en avstand mellom overrøret og skrittet på ca. 4-10 cm når du står over den. Dette gjør at du kan hoppe av setet uten fare for skade når du mister balansen. Generelt i sykkelmiljøet bør vi prøve å ikke fokusere på det utstyrsmessige ved sporten. Vi bør vi følelsen av at de kan være med uansett merke og størrelse på sykkelen. Instruktører og andre ressurs-personer bør da heller foreta justeringer av sete og framspring, slik at den enkelte får best mulig kjøre-egenskaper og komfort med den sykkelen de har.

1.12.2. Justering av setet

Sete kan justeres i tre retninger; opp og ned, fremover og bakover samt helling.

Når det gjelder høyde-innstillingen bør den justeres slik at kneet akkurat er rettet ut når du har hælen på pedalen ved pedalarmens laveste posisjon. Kneet ditt skal ha en liten bøy når du trår riktig med foten, d.v.s. når du har tåballene rett over pedalaksen. Denne posisjonen vil gi best kraftutvikling i tråkket, uten at hoftene beveges sideveis fram og tilbake på setet.

For å justere hellingen på setet, løsner du først seteskruen nok til at du kan bevege setet i ulike vinkler. Sett et kostskaft e.l. langs overdelen av setet. Nesten alle foretrekker å ha en horisontal stilling. Noen foretrekker at toppen peker litt nedover for å sitte behagelig. Denne innstillingen gjør at setet ikke blir så skrått når vi sykler i motbakke, og vi får dermed lagt mer vekt frampå sykkelen. Andre foretrekker at setet skal peke ubetydelig oppover for å unngå å gli framover.

På de fleste sadelstolper justeres setets fram-bak stilling med samme skrue som vi bruker for å regulere vinklingen av setet. Gå på sykkelen og sett foten på pedalen med tåballen rett over pedalaksen. Trå pedalene rundt til den høyre pedalarmen er framme og paralellt med gulvet. Vil du være nøyaktig kan dette måles med en loddsnor (kan f.eks. lages ved å feste en skiftenøkkel i en snor).

1.12.3. Justering av styrehøyde

Som en fersk terrengsyklist bør du ha styret omtrent i høyde med setet ditt, men høyere bør du ikke ha det. Denne innstillingen, som plasserer det meste av vekten din over bakhjulet, vil gjøre det lettere for deg å løfte forhjulet ditt over hindringer. Ettersom ferdighetene bedres og du begynner å prøve deg på brattere bakker, så kan du gradvis senke styrestemmet (0,5 - 1 cm om gangen) inntil styret er 2 - 8 cm lavere enn toppen av setet ditt. Dette gjør at du ikke steiler med forhjulet i bratte kneiker.

Du kan justere styrehøyden ved å løsne på ekspanderbolten tre-fire ganger med umbrako-nøkkel (sekskant-nøkkel). Vanligvis er det nødvendig å gi bolten et dunk med en hammer slik at pluggen nede i styret løsner. På noen sykler kan flytting av styret opp og ned endre justeringen av forbrems.

1.12.4. Lengde på framspring (styrestem)

En veiledende norm for å finne riktig lengde på framspringet på er å sitte på setet og med normal kjørestilling, d.v.s. litt bøy i albueleddet. Du skal da ikke kunne se fornavet på grunn av styret som dekker over. De fleste som trener seriøst i terrenget foretrekker lange framspring med liten helning oppover. Dette bidrar til liten flate mot vinden (liten luftmotstand) og effektiv sykling, især i motbakkene. Sammen med lavt styre legger det tilrette for mer trekk i styret samt bedre muligheter til å motvirke steiling av forhjulet.

1.12.5. Nyttig utstyr å ta med på sykkelturen

Ikke dra inn i skogen uten at det er med litt verktøy. Vanligvis kan du ikke haike hjem. Her er utstyr du bør ta med på sykkelturene:

Lengre turer	Ikke så viktig på kortere turer
• reserveslage	• eikestrammer
• håndpumpe evt. Luftpatroner	• skrutrekker
• kjedekutter	• 10mm fastnøkkel
• umbrako-nøkler (4,5,6 mm)	• lappesaker

Hvis du ikke har slikt utstyr, bør du sykle sammen med noen som har dette, inntil du får tak i det selv. Legg det i trøyelommen, eller i en sykkelveske.

1.12.6. Hjelm

Kjør alltid med hjelm. Selv om du mestrer det meste, kan du aldri vite når uhellet er ute. Med hjelm vil du føle deg trygg, og du vil tørre mer. I tillegg til hjelm vil hansker være nyttig å bruke.

1.12.7. Vedlikehold

Mountainbike brukt i terrenget medfører en del vedlikeholdsarbeid. Sykkelen blir ofte skitten. Det tar seg best ut om du holder den ren, samtidig som funksjonen opprettholdes best ved godt vedlikehold. Spyl av den verste skitten, hvis du har kjørt i gjørmete terreng. Vask så med såpevann. Oppvaskmiddel er gunstig, da det også løser opp olje og fett. Vask og/eller tørk av kjedet med en fille. Er kjedet veldig tilgriset kan du få over med parafin og børste (tannbørste er bra). Smør umiddelbart etter vaskingen. Ikke vent til det har stått lenge og rustet.

2. GANG - BEVISSTGJØRE HENSIKTSMESSIG GIRING OG BREMSING

2.1. RIKTIG BRUK AV GIRENE

På en sykkel med 21 gir er det kun 16 gode løsninger. 19 av kombinasjonene kan aksepteres. På en terrengsykkel er det store forskjeller på størrelsene av krank-kjedehjulene, og klingene på kransen bak. Stiller du giret slik at kjedet ligger på den store skiva foran, og den lille klinga bak (innerste mot ekene), blir kjedet kraftig strukket, i tillegg til en sterk vridning som sliter på kjedet. Dette gjør det tungt å trå rundt. I verste fall kan kjedet ryke. Videre vil det være et bend i kjedet for de leddene som ligger nærmest krank-kjedehjulet og kransen. Dette bendet vil du også få når kjedet er på den minste skiva foran og den minste klinga bak. I en slik situasjon er derimot kjedet slakt, noe som heller ikke er gunstig. Ved kjøring på ujevnt underlag, særlig kombinert med høy hastighet vil kjedet lett falle av. I tillegg slår kjedet lett mot bakgaffelen. Lakk kan bli slått av dersom den ikke er beskyttet med tape, plasthinne e.l. Kjedet kan også få en sleng og kile seg mellom krank-kjedehjul og ramme, eller mellom ramme og dekk. Det siste vil en såkalt «haifinne» beskytte mot.

For å få gir og kjede til å fungere godt, velger mange å kutte kjedet så kort at det ikke er mulig å få lagt det på den store skiva foran og den største klinga bak. Med dette oppnår vi å få et strammere kjede.
Det er gunstig, ikke minst når vi kjører på den lille skiva. Velger vi en slik løsning er det viktig at vi er bevisst hvilke gir vi sykler på. Prøver vi å gire inn på det giret som er gjort praktisk umulig å komme inn på, vil kjedet i verste fall ryke.

For en god funksjon bør utøveren ikke kjøre på de minste klingene når lilleskiva foran benyttes. Bruk av mellomskiva

er en bedre løsning. I utforkjøringer bør vi venne oss til å ha kjedet på mellom- eller storskiva foran for å stramme kjedet.

Finn dere et jevnt, flatt underlag som en vei eller åpen plass. For å få en følelse for hvordan girvalg virker inn på tråkkfrekvens og kraftanvendelsen kan følgende prøves ut:

2.1.1. Giring med bakgiret

Legg kjedet på midterste krankjedehjul foran. Prøv alle syv klingene bak.

2.1.2. Giring med forgiret (krankgiret)

Kjøring på en av de midterste klingene bak. Du vil merke at giringen går mye tregere enn det gjør bak, særlig i motbakker. For en raskest mulig giring fra en skive til en annen, bør du trå på litt før giringen, for så å lette på tråkket i det du girer.

2.1.3. GIRING UTE I TERRENGET

Ved store nivåforskjeller fysisk og teknisk vil det være en fordel å dele dere opp i to, tre grupper dersom dere har nok instruktører til det. Løypa bør være småkuppert. Den tekniske vanskelighetsgraden samt tempo bør tilpasses gruppens forutsetninger. Alle bør kunne henge greit med. Kjør en tur på ca. 2-5 km. Før dere starter eller underveis, bør følgende forhold trekkes fram:

2.1.4. Hvilket krank-kjedehjul (skive foran) skal dere bruke?

For de fleste vil det være mest egnet å sykle i stor utstrekning på mellomskiva foran. Den minste bruker vi i bratte bakker og ved svært teknisk kjøring og ujevnt terreng. Storskiva kommer til sin nytte på veier, men ikke overdriv bruker av kjøring på tunge gir.

2.1.5. Hvilken tråkkfrekvens skal man ha?

En tråkkfrekvens (antall omdreininger på pedalarmen pr. min.) vil for de fleste være optimal ved 60-90 tråkk i terrenget og 80-100 tråkk på veier. Lavere frekvens er aktuelt når vi trår på ujevnt underlag og i bakker.

2.1.6. Girvalg - se an terrenget

Se for deg terrenget du møter, og tenk på hvilket gir som vil være best. Selv om giringen på de fleste sykler i dag skjer fort, og kan foretas under stor belastning på pedalene (som når vi står og trår i bakker) bør vi jobbe med å se hva som er oss i møte, og legge inn riktig gir i tide. Effektiv og god teknisk sykling er i stor grad avhengig av riktig girvalg.

2.2. BREMSETEKNIKK

Finn dere en åpen plass. Fortell om, vis og la de prøve ut ulike bremseteknikker. Best bremsekraft oppnår vi hvis vi bruker begge bremsene samtidig. Full blokkering av bremsene er hverken effektivt eller gir kontroll, og bør følgelig unngås. Bruk av forbrems gir bedre bremseeffekst enn bakbremsen, og det skal klart mer til før hjulet blokkeres enn hva tilfellet er ved bruk av bakbremser. For å motvirke å stupe framover når vi bremser hardt opp flytter vi kroppen bakover. Ved kraftige oppbremsinger bør vi flytte rumpa bak setet. Ut fra det overnevnte bør dere trene på følgende:

2.2.1. Hvor mange fingre skal man ha på bremsehåndtakene?

Trekk begge bremsehåndtakene forsiktig inn. Bruk to fingre på bremsehåndtakene (vanligvis de nærmest tommelen). Dels så vil dette gi nok bremsekraft, og dels får du bedre kontroll/grep på styret. Klarer du å bare bruke en finger vil det gi deg ytterligere kontroll.

2.2.2. Flytte rumpa bakover

I det du bremser opp flytter du rumpa bakover. Brems opp til at du nesten stopper opp, for så å trå i gang igjen. Gjenta øvelsen en del ganger. For en rutinert mountainbike-syklist vil flyttingen av kroppen bakover komme automatisk når han bremser opp.

I hvor stor grad vi skal skyve rumpa bakover kommer an på bakkens helning og hvor hardt vi bremser. Brems litt kraftig opp noen ganger. Trolig må du nå flytte rumpa helt bak setet for å motvirke at du stuper framover.

2.2.3. Bremseteknikkens betydning for bremselengden

La utøverne sykle etter hverandre med god avstand (min. 20 meter). Er det mange med kan du fordele dem i to grupper. Tegn opp en strek de skal bremse opp ved. For å få et bilde av hvor effektive de ulike bremsemetodene er, er det viktig at de holder så lik fart som mulig fram mot streken hver gang. Etter å ha stoppet opp sykler utøverne litt videre framover, svinger og sykler tilbake igjen. Bestem et system for dette før dere starter. Ha en til å måle resultatene, eller la den enkelte merke seg hvordan følgende teknikker virker:

- Kraftig oppbremsing med bakbrems
- Kraftig oppbremsing med forbrems
- Kraftig oppbremsing med begge bremser

2.3. HOPPE AV OG PÅ SYKKELEN

Øv først på flat mark. Finn dere så en bakke på ca. 50 meter. Dette kan eventuelt legges inn underveis under en sykkeltur.

2.3.1. Hoppe av sykkelen

Hopp av mens du ennå har litt fart. Venter man med å hoppe av til det stopper opp, taper man fart og tid og det er fare for velt. Avhoppingen innledes med at man drar seg løs av reimer/bindingen. Bøyer høyre kne og pendler det bak setet. Tren deg på å få til en hurtig bevegelse så du kan hoppe raskt av, istedenfor for å gå av med en fot av gangen. De fleste foretrekker å hoppe av på venstre side.

2.3.2. Skyve sykkelen

Skyv sykkelen med begge hendene på styret, eller en hånd på styret og den andre på setet.
Utnytt farten du har og gå rett over i rask gange eller løp. Disponer kreftene og jobb jevnt hele veien opp bakken. Fortsett til det flater ut, eller til du har nok fart til å komme greit i gang når du hopper på sykkelen.

2.3.3. Hoppe på sykkelen

Hopp på etter samme prinsipp som du gikk av. Sleng høyre bein, med bøyd kne, over setet og sett deg på setet. Så settes beina på pedalene. Har du venstre pedal nede kan du sette venstre bein på denne og hoppe på sykkelen.

2.4. SISTEN PÅ SYKKEL

Hold dere innenfor et avgrenset område. For å unngå uhell må alle følge godt med. Bråe bevegelser kan kun gjøres så sant det ikke medfører fare for deg og andre. Sisten overføres ved at man tar på en annen.

3. GANG - TRÅTEKNIKK, SITTE OG TRÅ I MOTBAKKE

3.1. HOPPING MED SYKKELEN

3.2. TRÅTEKNIKK

Finn dere en lang, slak oppoverbakke uten store tekniske vanskeligheter. Grusvei er godt egnet.
Det bør trenes mye på å få inn det runde tråkket i bevegelsesmønsteret. Forutsetningen for å få til dette er reimer

og tåklyper, eller en bindingspedal (Look Shimano SPD e.l.) med tilhørende sko. Vil du trå skikkelig effektivt må reimene strammes godt.

Forklar og vis hvordan riktig tråteknikk utføres. Vis ved at du selv, eller en annen, tråt sakte bortover med en lav frekvens på beina. Stopp gjerne opp i de ulike fasene. Kjør langsomt gjennom fasen. Trå bakover og vis det samme igjen. Avslutt med å vise hele tråkkbevegelsen i slowmotion.

3.2.1. Foten riktig på pedalen

Først av alt bør dere se at foten settes riktig på pedalen. Tåballene bør være rett over senter av pedalakselen. Dette legger til rette for effektivt bruk av leggmuskelaturen.

3.2.2. Opptrekk

I tillegg til et kraftfult nedtråkk kjennetegnes en god tråteknikk med et godt opptrekk. D.v.s. at når den ene foten tråt ned trekker den andre foten opp. En god ankelbevegelse må til for at vi kan tilføre kraft i hele omdreiningen. Ankelbevegelsen er sentral idet pedalen er ved høyeste punkt. Rett før pedalen er på det øverste punktet i omdreiningen bør dere senke hælen og presse pedalene framover. I den nederste fasen gjør dere det motsatte - trekker hælen opp mot rumpa. Når foten er på vei opp kan dere konsentrere dere om å trekke kneet mot styret.

3.2.3. Trå med et bein

For de som har reimer vil det, for innarbeidelse av god tråteknikk, være gunstig å øve en del med å trå med et bein av gangen. Konsentrer dere mest om opptrekket. Nedtrekket kan dere fra før. Jobb med god ankelbevegelse. Få inn en god følelse. Tråteknikken er så sentral at denne øvelsen bør legges inn ved jevne mellomrom. I tillegg til bevisstgjøring av teknikk er det god styrketrening for alle sentrale muskler i trekket. Trå rundt noen minutter med vekselvis høyre og venstre bein.

3.2.4. Trå med tunge gir

Ha begge føttene på pedalen. Konsentrer dere fullt og helt om tråkket. Prøv å få til god teknikk med begge beina samtidig. I utgangspunktet er dette lettest å få til med tunge gir.

Etter hvert som dere mestrer tråteknikken godt bør dere øve dere på å trå riktig også i større omdreiningshastigheter og når dere står og trår. Følg godt med på utøvernes tråteknikk videre utover dagen og ved senere anledninger. Gi tilbakemelding om det er noe de bør jobbe med.

NB! Setets innstilling, såvel hvor høyt det er stilt inn som fra-bak posisjonen, har klar innvirkning på tråkket.

3.3. SITTE OG TRÅ I MOTBAKKE

Fordelen med å sitte og trå i motbakker er et godt grep, jevn kraftutvikling og at det er mindre utmattende framfor å stå. Teknikken er nyttig ved glatte, steinete og ujevne underlag.

For å gjøre det mer inspirerende og gjentatt sykle opp en bakke er å legge inn morsomme momenter når du skal kjøre nedover igjen. Her kan du legge inn slalom, sykling over enkle hindringer og trailkjøring.
Jobb med teknikken framfor farten. Om mulig finn rett gir i bunnen av bakken. Gir underveis om nødvendig. Kjør der det er best grep og minst ujevnheter uten at det blir alt for mye sik-sak kjøring. God bakkekjøring går ut på å kjøre økonomisk.

3.3.1. Moderat stigning - sitt bakpå setet og bøy i armene

Finn dere en motbakke med moderat stigning. Flytt dere litt bakover på setet. Denne økningen av avstanden mellom setet og pedalene gjør at beina kan utvikle mer kraft. Videre gjør forflyttingen at du får mer tyngde over bakhjulet og grepet blir bedre. Bøy godt i armene og len overkroppen framover for å motvirke steiling. Kom inn i en god rytme med en moderat tråkkfrekvens (60-90 omdreininger i minuttet).

3.3.2. Bratt bakke - sitt frampå setetuppen og len deg framover

Kjør bort til en brattere motbakke. Den bør være på grensen av det dere klarer å sykle opp. Lengden kan f.eks. være 100-200 meter. I tillegg til riktig gir- og sporvalg blir dette en øvelse på å flytte kroppen slik at vekten balanseres godt mellom hjulene så forhjulet ikke løftes opp og bakhjulet ikke spinner.

Når dere kommer inn i bakken må dere gjøre en hurtig observasjon. Ofte er det vesentlig at dere velger rett gir i bunnen og spinne pedalene til det blir virkelig bratt. Sett dere framover på setet. Jo brattere det er dessto lengre fram på tuppen.

Len overkroppen framover. Holder forhjulet forsatt på å steile presser du bevisst ned med styret. Trå jevnt og med følelse. Kjenn hele tiden etter at bakhjulet har grep. Spoler du, flytter du rumpa litt lengre bakover på setet og legger litt mindre kraft i tråkket. Rett før store ujevnheter trår du på litt for å ta rennafart over, eller hopper av om nødvendig. Gjenta kjøringen flere ganger. Øvelse må til for å få erfaringer og følelse for hensiktsmessig teknikk.

3.4. HOPPE MED SYKKELEN

Finn dere et jevnt, relativt flatt underlag.

3.4.1. Balansere på stedet

Trå rolig for så å stoppe opp. Stå og hold pedalarmene paralellt med bakken. Hold bremsene inne og prøv å holde balansen.

3.4.2. Hoppe med forhjulet

Press forhjulet hardt ned og rykk så styret opp for å løfte hjulet opp i luften. Tenk på bevegelsen som spretting med forhjulet lik en basketball. Jobb med å hoppe med forhjulet så snart du returnerer til en balansert stillstand. Husk at nøkkelen ved hopping ikke er løftet, men landingen.

3.4.3. Hoppe med bakhjulet

Hopping med bakhjulet foregår ved at du presser ned dekket. Skift brått vekten til pedalene (igjen holder du pedalene horisontalt). Flytt så raskt fram igjen. Trekk føttene dine opp på samme måte som ved høyre kneløft. Vri forover på styreholderne som om du svinger sykkelen rundt dem. Tåklyper og bindingssystem er nødvendig for denne bevegelsen. Øv på å hoppe en serie med hopp etter hverandre.

3.4.4. Hoppe opp med begge hjulene samtidig

Nå er du klar til å hoppe med hele sykkelen. Innta jockeystillingen med bøy i albuene og knærne. Rykk samtidig opp styret og trekk opp begge pedalene. Blir det ulik høyde på for- og bakhjulet skyldes det ulik kraft i opptrekket på disse stedene. Konsentrer deg i såfall om å få mer kraft der hjulet ligger lavere. Et lavere forhjul innebærer en klar fare for velt rett etter landingen så sant vi ikke motvirker dette ved å flytte kroppen bakover.

3.4.5. **Hopp i fart**

Tren på hopp under fart. For å øke høyden i hoppene må du bøye mer i albuene og knær og rykke kraftigere opp.

3.5. FOTBALL

Bruk trær, sykkelflasker, steiner eller annet for å markere målstenger. Ved å ta en fot fra pedalen kan du sparke ballen. Ballen kan også slås med forhjulet. Vri styret til siden og så raskt fram igjen idet ballen kommer. For å slå til ballen med bakhjulet, lener du deg framover og gjør et sidelengs hopp med bakhjulet mot ballen.

4. GANG - STÅ OG TRÅ I UTFORTEKNIKK

Først kan dere sykle en liten runde i vekslende terreng. Finn dere så en vei eller bred sti som er forholdsvis flat.

4.1. STARTTRENING

Gir over til et gir som du greit kan komme igang på og som muliggjør god akselrasjon. Sett en fot i bakken. Trå kraftig til og prøv å få opp god fart i løpet av 50-100 meter. For de som har reimer og tåklyper vil det lønne seg å trene på å vente med å sette foten i tåklypa til man har fått opp god fart. Dette gir minst tidstap og best kontroll. Brems opp og sett ned foten. Start igjen. Dette gir god trening på å komme effektivt i gang, samt girvalg.

4.2. BALANSE/SETTE FOTEN RASKT I BAKKEN

Dere sykler rundt omkring på et område. Brems opp, for så og balansere på stedet. Stå slik noen sekunder. Sette foten raskt på bakken. Dette øver oss i å kunne stå stille og vente bl.a. av nytte når en foran har stoppet opp. Det å kunne sette ut foten hurtig kan være avgjørende når vi er i ubalanse eller av annen grunn ikke har situasjonen under kontroll. De som vil kan trene disse momentene ved å knuffe på en makker mens dere står stille og balanserer.

4.3. STÅ OG TRÅ I MOTBAKKE

Nedover kan dere ha slalom rundt sykkelflasker, steiner eller andre markører samt trene utforteknikk.
Fordelen med å stå og trå kontra å sitte er større kraftutvikling. Ulempen er at det er mer krevende - hardere for armene enn ved sittende sykling. Det er lettere å miste grepet for bakhjulet. Når dere trener på å stå og trå er det en fordel å gi utøverne en oppgave å konsentrere seg om gangen.

4.3.1. Vinkle sykkelen fra side til side

Skyv sykkelen fra en side til den andre med styret samtidig som dere legger press på pedalene. M.a.o. trekke opp på høyre side av styret samtidig som presset blir lagt på høyre pedal og omvendt. Kroppsvekten blir lagt over beinet som trår ned. I tillegg til beinstyrken kan du dermed utnytte din tyngde og armstyrke til å utvikle kraft i tråkket.
Tenk på at det er armene som gjør jobben.
Tyngde over pedalen som trår ned.

4.3.2. Press hofta fram/rett ut hofta

På grusveier og andre steder med godt grep bør vi bruke landeveisteknikken med forholdsvis utstrekt hofte og kroppen mest mulig over pedalene. Rett ut hofta ved å presse magen og hofta fram. Tuppen av setet skal stusse rumpa når du vinkler sykkelen fra side til side.

4.3.3. Strekk ut beinet i pedalens nederste stilling

Konsentrer dere om å strekke ut beinet godt i slutten av nedtråkket. Tenk også på å dra aktivt i pedalene i opptrekksfasen.

4.3.4. Stå og trå i motbakke med løst/ujevnt underlag

Desto brattere bakken blir, jo mer må du bøye i armene så du ikke steiler. Er det svært bratt må du aktivt presse styret ned. For at grepet på bakhjulet skal opprettholdes, flytter du rumpa bakover og mer over setet. Ofte må du i tillegg sykle med mer bøy i knærne i pedalens nederste stilling. Det vil ligne på jockeystillingen man bruker på galoppløp. I ekstremt bratte bakker er det vanligvis det å holde forhjulet nede som volder det største problemet. Så fremt det ikke er løst eller gjørmete underlag kan man stå over setetuppen og lene seg over styret. Her er det viktig å ha følelse i tråkket. Ro ned, og flytt rumpa bakover om hjulet spinner. Finn rytmen og ikke mas.

4.4. UTFORTEKNIKK

Finn dere en utforkjøring med helning og underlag alle vil mestre og føle seg trygg i. Øk vanskelighets-graden etter hvert. Det er som ved skihopping. Lær deg å mestre en liten bakke før du går videre.
Følgende momenter er sentrale for god teknikk:

- Reis deg opp fra setet og ha pedalene i lik høyde (vannrett), vær avslappet i armene.
- Ha blikket 5-10 meter foran deg.
- Flytt deg bakover for å motvirke vektforflyttingen framover som naturlig skjer i utforkjøringer. Dette skal du også gjøre for å motvirke vektforflyttingen forårsaket av bremsing.
- Når du skal bremse, bruk begge bremsene, men forbremsen kraftigere.
- Dere stopper på toppen av bakken og ser litt på bakken. Kjør så litt tilbake og så utfor. Slik har dere full kontroll på sykkelen og dens fart i det den begynner utforkjøringen.

4.5. STÅ OG TRÅ PÅ UJEVNT UNDERLAG

Når det er mye røtter, steiner, tuer og andre ujevnheter lønner det seg vanligvis å stå og trå. I tillegg til å fjære av i armene, får vi ved dette mulighet til å absorbere slagene i hofta og knærne. Dette fordrer at vi er avslappet i kroppen. Et godt tips ved slik sykling er å trå på tyngre gir enn vi pleier. Dette muliggjør mer flyt over syklingen. Videre gjelder det å konsentrere seg godt om hvilken stilling du har i kroppen i, med tanke på å komme deg over hindringer og for å få grep for bakhjulet. Foruten vektfordelingen på henholdsvis for- og bakhjulet er det viktig å opprettholde balansen så vi ikke velter til siden. Her vil vi få nytte av treningen vi gjorde når vi balanserer på stedet og gjennom syklingen i lav fart.

Til denne treningen kan dere finne dere et område med tuer (f.eks. en tørr myr eller eng) eller et sykkelbart felt med steiner og røtter (NB! Det kan være glatt hvis det har regnet i det siste).

Vi kan også sitte når vi trår over partier med mye ujevnheter, men dette fordrer at vi er godt avspent i overkroppen. Vi holder bare tilstrekkelig i styret til at vi ikke mister grepet. Håndledd og armer bør vi slappe helt av i. Heller ikke ryggmusklene bør spennes unødvendig. Hemmeligheten ligger i å være fleksibel i kroppen og i størst mulig grad opprettholde tråkkingen. Kommer dere borti smale passasjer (som mellom steiner og stubber), og det er fare for å slå i med pedalen hvis dere trår igjennom, kan dere trå litt av pedalomdreiningen for så å trille. Noen ganger kan det lønne seg å trå litt bakover og plassere pedalene i posisjoner så de ikke slår i hindringene. I svært tekniske løyper vil det noen ganger være hensiktsmessig å legge inne en del halve og kvarte pedalomdreininger.

4.6. SLALOM

Bruk et flatt område. Steiner og sykkelflasker kan brukes til porter å svinge rundt. I motsetning til første gang vi hadde slalomsykling skal portene nå stå tettere. Dette gir øvelse av balanse og svingteknikk. 1 ½ -2 meter er trolig passende avstand til å begynne med. Markørene står noenlunde på linje etter hverandre. Etter som ferdighetene øker kan avstanden gradvis reduserers eller dere kan sette markørene litt til siden. Er det stor nivåforskjell mellom utøverne kan to løyper lages. Står portene svært tett kan man prøve å hoppe litt sidelengs med sykkelen for å komme rundt.

5. GANG - SYKLE OVER HINDRINGER, FJÆRE AV OG BÆRE ETTER CYCLECROSSMETODEN

I dag skal dere sykle i en løype med en del steiner, røtter og andre ujevnheter. Meningen er å trene på å fjære av med kroppen. Prøv å finn en trasè som gir en del utfordringer, uten at det blir noe særlig bæring for gjenomsnittsutøveren. Distansen kan være 3-6 km.

To og to sykler sammen. De bytter på å være først. Slik kan vi lære av hverandre såvel når det gjelder sporvalg og teknikk. Gjør den foran noe bra prøver den bak og gjøre etter. I omvendt tilfelle så bør den bak lære av de feilene den foransyklende gjør. Gi hverandre gjerne noen tips underveis eller etterpå. Dere instruktører og utøvere med gode ferdigheter bør fordele dere i gruppen og eventuelt hjelpe til med å vise teknikk og gi feedback.

Under turen jobber dere med å få flyt over syklingen. Prøv å bremse mykt opp og bruk girene riktig. Effektiv sykling innebærer at innsatsen bør være mst mulig lik hele tiden, m.a.o. ikke kjør i rykk og napp.

Kjør med bøyde og avspente armer da dette muliggjør god fjæring.

5.1. BÆRE SYKKELEN - CYKLECROSSMETODEN

Stopp opp på en traktor-/grusvei eller åpen plass. La utøverne først å prøve ut teknikken når de står i ro.

5.1.1. Hvordan løfte sykkelen opp og bære den?

Ta tak i diagonalrøret med høyre hånd. Med venstre hånd holder dere i gaffelen eller styret. Løft sykkelen opp på høyre skulder. Sykkelen støttes opp ved at høyre hånd griper om gaffelen, styret eller framspringer. Den enkelte bør finne fram til hva som fungerer best for seg selv, bl.a. vil sykkelens størrelse virke inn. Om nødvendig støtt opp med venstre hånd på styret.

5.1.2. Øvelse på flat mark

Dere sykler bortover sletta. Hopper av i fart, for så å løpe. Mens dere springer skal dere løfte opp sykkelen på skulderen. Løp ca. 20 meter slik. Sett sykkelen ned samtidig som dere fortsetter løpingen bortover. Hopp på i fart. Trå i gang. Sykle ca. 50 meter. Hopp av. Gjenta noen ganger. Få inn fart og flyt.

5.1.3. Øvelse i motbakke

Dere sykler bort til en bratt motbakke på ca. 50 meter. Kjør inn i bakken med vanlig fart. Hopp av i bunnen av stigningen. Slik vil dere få fin løpefart inn i bakken. Også løftingen av sykkelen vil gå enklere og raskere enn om vi sykler til det stopper opp. Ofte vil det lønne seg å løpe over bakketoppen før man hopper på sykkelen. Det gir bra fart og det vil være enklere å trå i gang.

Teknikken er mye benyttet i bratte bakker, og der det er store steiner, stokker og andre større hindringer som skal passeres.Det er også en fordel å løfte sykkelen over våte myrer, bekker og elver. Denne metoden gjør det mulig å bruke tilnærmet normal løpsteknikk. Har du frigjort en arm kan du pendle med denne under løpingen. Du kan komme deg fort fram, men det er slitsomt å bære sykkelen i lengden. På lange strekk vil det ofte være avlastende å variere med å trille sykkelen, eller å sykle innimellom.

Dere sykler til et område med stokker og andre hindringer. Hvis dere ikke finner noen nedblåste eller nedhogde trær kan dere ordne til dette selv. For å forhindre at stokken ikke kan rulle rundt når de sykler over den kan dere spikre på støtteplanker på tvers, eller sette steiner e.l. under. Om mulig få til en progresjon i vanskelighetsgraden. Ved å begynne med en lav stokk er det større sjangs for at alle kan føle seg trygge og få til øvelsene. Etter hvert som den enkelte mestrer sykling over den lave stokken kan de som ønsker det prøve seg på et vanskeligere alternativ. Ta dere god tid til å trene slik at dere vet at dere er bevisst teknikken og at det i mindre grad er snakk om flaks om dere kommer over eller ikke. Noen vil kanskje finne ut at det fungerer best for dem å hoppe av sykkelen og bære den over stokkene. Motiver for eksperimentering. Lær av hverandre.

5.1.4. Sykle over hindringer ved hjelp av sviktbevegelse

Trå i rolig til moderat tempo. Noen få meter før stokken slutter dere og trå. Nå bøyer dere knærne som om dere lander etter et hopp. Senk brystkassen raskt ned ved å bøye i armen. Når det er ca. 30 cm igjen til stokken rykker dere og løfter styret opp. Etter at du har fått forhjulet opp på stokken flyttes kroppen framover så tyngden på bakhjulet blir mindre. På den annen side må ikke hofte og overkropp komme for langt fram, da dette gir dårlig grep for bakhjulet. Ved å ha litt fart vil dere kunne rulle over med bakhjulet uten å gjøre noe. Er farten derimot for lav må dere trå dere over hindringene.

5.1.5. Sykle over hindring ved å sykle på bakhjulet

Sett sykkelen i et lett gir - har du på det minste krank-kjedehjulet (drevet foran) kan det ofte passe med en av de midterste klingene bak. Kjører du på mellomskiva bør du trolig ha en av de innerste klingene bak. Når det er ca. 0, 5 meter igjen til stammen rykker du styret opp og bakover. Fortsett å trå. Sykkelen vil gå opp på bakhjulet. Dere vil med dette få forhjulet opp på eller over hindringen. Mange finner at det greieste er å få løftet ved å innlede rykker i

styret og akselrasjonen fra en klokken 1-stilling for høyre fots pedalomdreining, m.a.o. starten av nedtråkksfasen.

Enten p.g.a. at farten er lav, eller fordi hindringen er høy, må du trå deg over den. Noen hindringer er så høye at du kommer bort i med krank-kjedehjulene (drevene foran). Så sant det ikke er fjell, eller annet hardt underlag vil det ikke medføre noen skade på krank-kjedehjulene om du bruker de til å trekke deg over med. Det å rykke hoften fram og opp idet bakhjulet kommer mot hindringen, vil være til hjelp for å passere også med bakhjulet. Enkelte finner det nyttig å hoppe opp med bakhjulet.

6. GANG - SVINGTEKINKK, HOPPING OG LANGKJØRING

6.1. LANGKJØRING

Langkjøring betegner en form for utholdenhetstrening. Treningen foregår i jevn, moderat tempo over lengre tid. Sykler vi i kuppert terreng, eller på sugende underlag innebærer det at vi ved bruk av girene og regulering av farten legger til rette slik at innsatsen i størst mulig grad er jevn. Pulsen bør ligge rundt 150 slag i minuttet hvis din arbeidspuls er slik som er normalt for en 20-åring. Rett tempo vil være der vi tar i litt, men samtidig ikke er høyere enn at vi greit skal kunne snakke sammen. Varigheten vil være fra korte turer på 30 min. til flere timer. For de fleste vil det være passende å ha treningsturene på
1,5 time til 4 timer.

Terrengsykling fordrer god utholdenhet. Langkjøring viser seg å være nytting treningsform for å bygge opp en god grunnkondisjon. Det vil trene oss opp til å holde et moderat tempo lenge, m.a.o. vil vi være bedre i stand til å stå lange distanser. Dette vil være nyttig for deg som forbereder deg på en lang sykkeltur (f.eks. sykkelferie), og for deg som vil konkurrere i terrengsykling eller andre utholdenhets-idretter. Erfaringer viser at langrennsløpere, langdistanseløpere, orienteringsløpere og syklister som har et stort innslag av langkjøring (70-90%) ofte er de som klarer å ligge på et forholdsvis jevnt, høyt nivå gjennom hele konkurransesesongen. Ut over dette legges fartstrening, intervaller og styrketrening inn. For den som trener hardt og/eller konkurrerer vil det være gunstig å legge inn annen trening for å løse opp i beina og bygge opp overskudd.

Svært mange trener med jevnt moderat - høyt tempo, eller en blanding av flere treningsformer på de fleste treningsturene sine. Slik kan man ha det gøy og få litt framgang, men det finnes mer effektive måter å trene på uten at det bør gå ut over gleden. Mange vil se på langkjøring som lite hard trening, men utfører du denne treningen riktig over en stund så vil du kunne se at den gir god framgang. Den trener deg opp til å jobbe økonomisk med kroppen. Korte turer vil slite lite og gi deg overskudd. Dette gjør at du får bra overskudd til å trene hardt dagen etter.

Fortell litt om utholdenhetstrening. Gå spesielt inn på langkjøring. Si noe om hvordan slik trening utføres og hvordan vi bør ha en stor andel av slik trening. En av våre viktigste oppgaver er å
LÆRE UTØVERNE Å TRENE RIKTIG OG FÅ EN FORSTÅELSE AV DET DE DRIVER MED.

Kjør en runde som tar 45 minutter til en time avhengig av aldersgruppe og treningstilstand. Er det stor nivåforskjell bør dere om mulig dele inn i flere grupper slik at alle reelt sykler i langkjøringstempo. Den som sykler først bør være en som har evnen til å sykle med jevn intensitet og som regulerer farten riktig. Presiser at den enkelte må jobbe med å sykle rytmisk og jevnt.

6.2. SVINGTEKNIKK

Finn dere en sving på en grusvei eller traktorvei som har forholdsvis fast dekke. Akkurat for denne treningen kan det være gunstig å kjøre på asfalt. På et industrifelt eller ved et boligområde kan det såvel være lite trafikk som mange kurver i nærheten av hverandre. Er dere på et område med noe trafikk og en del gående som kan passere, bør det vurderes om dere skal sette ut noen vakter.

6.2.1. Fast dekke - vinkle sykkelen

I krappe svinger støtter du deg med strakt bein på pedalen som ligger ytterst i kurven. Innerste pedal står på høyeste punkt og du får mye klaring til bakken. Baken holdes litt over setet. Låret på det ytterste beinet legger du mot setekanten. Slik kan du legge tyngden forover og bakover for å styre sykkelen.

Hvis vi har med fast dekke å gjøre kan vi benytte samme teknikk som landeveissyklistene vanligvis bruker. Det innebærer at sykkel og syklist legges ned med samme vinkel mot innersving. Overkroppen til rytteren og setepinnen ligger i samme linje. Det viser seg at jo fastere dekke, og jo mer grep det er, dessto mer kan utøveren legge seg. De som mestrer denne teknikken god vil kun ved svært krappe svinger og høye hastigheter være nødt til å bremse ned før svingen. Dette fordrer at vi presser hardt, eller står på ytterpedal og bruker aktivt kne på innerbein.

6.2.2. Løst underlag - rett sykkel

Ved løst underlag bør vi holde kroppen rett, eller overkroppen litt lenende mot yttersving. Dekkene får med dette god kontakt mot bakken. Sykkelen er mindre utsatt for skrens enn den ville vært om du lenet deg innover i svingen. Trekk aktivt under styret med hånden som er på innsvingsiden for å motvirke vinkling av sykkelen. når det er glatt og er lett for å skrense, som ved is, sand og glatte røtter, har denne teknikken en klar fordel. Ved å holde sykkelen rett har du i noen tilfeller mulighet til å trå igjennom svingen.

6.2.3. Skrense - med et bein i bakken

Aktivt bruk av skrens i svingen er lite brukt i mountainbike-sammenheng i og med at vi taper mye fart. For å skrense med ideel fart må du ha god følelse for bremsevirkningen et blokkert bakhjul har. Denne teknikken øves i en kurve med sand. Skrens kan utføres med en fot i bakken. Ved å sette ned beinet på innsvingsiden synes noen at de får mer trygghet og kontroll i situasjoner med løst underlag og ved meget krappe svinger.

Prioriter trening av de to førstnevnte teknikkene. De er både effektive og gode i de fleste situasjoner. Trening av aktiv bruk av skrens inn i svingene kan øves av de spesielt interesserte.

6.3. HOPPE OVER HINDRING

Du trenger en stokk og noen planker. Plasser stokken slik at du har en sikker landingsplass. Du bør enten grave ned stokken noe, eller spikre på støtteplanker under, så den ikke beveger seg. Spikre på planker til en ramp. Lag en slag oppkjøring, ikke noe spretthopp. Gå gradvis frem så utøverne følger at de mestrer oppgavene. En høyde på ca. 20 cm er passende å starte opp med. Etter hvert kan dere eventuelt bygge opp et annet hopp. Ved store nivåforskjeller vil det være en fordel om utøverne kan velge mellom to vanskelighetsgrader.

6.3.1. Riktig landing

Kjør mot hoppet og la sykkelen gli over. Svevet vil ikke bli langt. Det dere skal gjøre er å lære dere å lande med sykkelen. Flytt rumpa bakover, bøy i knærne og strekk armene. Svikt i knærne som i skihopp i det dere lander. Fjær også av i armene.

6.3.2. Hoppe med forhjulet

Nå skal dere hoppe. Kjør mot hoppet. Rett før dere når den trykker dere ned forhjulet og hopper over. Ikke bekymre dere over bakhjulet ditt ennå. Bare la den gli over hoppkanten. Tren på denne øvelsen inntil den sitter. Den vanskeligste delen er timing av trykket og løftet. Når dere kan hoppe med forhjulet så høyt du vil når dere vil, er dere klar til å hoppe med bakparten.

6.3.3. Hoppe med begge hjulene

Igjen kjør mot hoppet med en fart dere føler dere komfortabel med. Stå opp, stopp å trå, trykk ned forhjulet hardt. Hopp samtidig som dere vrir styret framover og trekker i pedalene.

Når dere sykler i skogen kan dere finne dere en del naturlige hopp (hauger, steiner, stubber osv.) som dere kan leke dere på.

6.4. SETTE SAMMEN KJEDET

6.4.1. Hvordan oppdager vi at det er problemer med kjedet?

Ved terrengsykling viser kjedet seg til å være et av de svakeste punktene på sykkelen. Et problem er sykling i utforkjøringer med ujevnt underlag. Især når hastighetene er høye vil kjedet slå kraftig mot bakgaffelen. Kjedet er også utsatt for store påkjenninger i bratte bakker og andre situasjoner hvor utøveren tråt kraftig til. Disse belastningene kan føre til at en av kjedeboltene glir ut. Noen ganger skjer dette gradvis og vil gi seg til utslag i form av glipping når du tråt. Ved en liten utglidning vil det bare glippe under store belastninger (motbakker). Når det glipper i hvert tråkk kan det være et tidsspørsmål om når bolten glir helt ut og kjedet går fra hverandre. I enkelte situasjoner vil kjedet ryke uten forvarsel.

Foruten å indikere at en bolt har begynt å gli ut kan glipping også oppstå på grunn av at det er et stivt ledd på kjedet. Det innebærer at delene i et ledd er presset for hardt sammen slik at fullgod bevegelse ikke oppnås. Dette oppstår rett som det er når vi setter sammen kjedet. Derfor bør vi alltid sjekke om det leddet vi har jobbet med kan flytte seg lett og ledig. Hvis ikke så bender vi på leddet sidelengs. Stivt ledd kan også oppstå under sykling.

6.4.2. Hvordan bruke kjedekutter?

For deg som sykler en del i terrenget er det å anbefale at du har med deg kjedekutter (kjedetvinge) når du er ute og trener. Har du i tillegg tenkt å vedlikeholde sykkelen selv så er kjedet en av de delene du må skifte ut oftest. Når du setter på kjede må du påse at det er riktig tredd over frikrans, bak- og forgir. Det er en fordel om kjedet er slakt. Still derfor giret på minste klingen bak på frikransen og løft kjedet av krank-kjedehjulet foran og legg det på innsiden. Før du presser inn bolten bør du sjekke at bolten treffer rett på hullet i kjedeplaten på motsatt side. Ligger leddet riktig vil det gå lett å presse bolten inn. Press bolten inn slik at den stikker like mye ut på hver side av leddet.

Har bolten glidd litt ut av leddet er det bare å presse det inn. Har du derimot fått bøyd ut platene, eller vridd et ledd bør du kutte av den ødelagte delen. Du presser da bolten ut av leddet på den ene siden og nesten ut på den andre. Du skal ikke presse ut bolten mer enn at du akkurat kan bende ut innerleddet. Ta av det ødelagte leddet og skjøt sammen kjedet igjen. Før du sykler videre bør du prøve ut hvor stramt kjedet er. Sett sykkelen på største krank-kjedehjul (storeskiva) og løft opp bakhjulet og sveiv rundt pedalene. Gir med bakgiret opp på større klinger (lettere gir). Følg godt med på bakgiret. Når du kommer på tredje innerste klinge bør du bøye bakgiret framover og se om det har kapasitet til mer strekking av kjedet. Går det greit girer du opp på nest innerste klinge bak. Sveiv forsiktig rundt når du girer. Ofte blir giret nå strekt maksimalt framover og gir litt etter når du presser på kjedet. Dette indikerer at kjedet ikke er langt nok til å komme opp på største klingen bak når du også har den på det største krank-kjedehjulet foran. Prøver du forsiktig å gire den opp så vil det ikke gå. Bruker du derimot full kraft så er det stor fare for at kjedet ryker. Hvilke gir man kan bruke er selvsagt fornuftig å vite om før man kaster seg på sykkelen og tråt for fullt.

7. GANG - INTERVALLTRENING

7.1. OPPVARMING

Presiser at all trening bør begynne rolig. Vi må varme opp kroppen med forsiktig tempo, for så å øke gradvis. Slik forebygger vi mot skader og legger til rette for økte ytelser. Bruk ca. 15 min. på oppvarmingen. Kjør sammen og ha det hyggelig. Ved mye trening og konkurranser vil det være vanlig å bruke 30-60 min. på oppvarmingen når det skal sykles hardt etterpå. Dette kan være helt rolig sykling, og det kan være med innlagte fartsøkninger for å forberede kroppen på høyt tempo. Den enkelte bør prøve seg fram på trening og finne fram til hva som fungerer best for en selv.

7.2. KORTINTERVALL

Kortintervall innebærer at vi sykler i vekselvis høyt og lavt tempo. Dragene kan ligge på 15-60 sek. Såkalte 30/30 og 40/20 intervaller er mest brukt. Det betyr at vi sykler på hardt i 30 (40) sekunder og har pause-lett sykling i 30 (20) sekunder. Det er vanlig å sykle 10-15 drag etter hverandre i en serie. Det skal holdes et høyt tempo, men ikke høyere enn at vi klarer å holde like høyt tempo i det siste draget som i det første. Det gjelder å ligge på stivhetsgrensen, d.v.s. på det nivået at vi kjenner vi holder på å «stivne» som følge av melkesyreproduksjonen. I puls vil det for de fleste være 175-195 slag i min.
Etter en serie legges en pause med 3-10 minutters rolig sykling. 2-3 serier kan kjøres etter hverandre. Effekten av slik trening er kondisjon- og hurtighetstrening. Det skal gjøre oss i stand til å holde et høyt tempo i korte perioder som i

start, etter svinger, gjennom gjørmehull og opp korte bratte bakker. Den vil også gjøre oss i stand til å mestre gjentatte fartsøkninger.

La utøverne få prøve denne intervalltypen. Kjør en serie på 8-10 x 30/30 sek. Bruk småkuppert terreng. Lederne fordeler seg på de ulike nivåene i gruppa og roper ut når dere skal starte og stoppe. Eventuelt kan du be utøverne feste klokke på styret og selv passe på tiden. En annen løsning er å teste ut i en løype på forhånd og merke av med strek på stien/bånd i trærne der utøverne skal starte og stoppe.

7.3. LANGINTERVALL

Langintervall er drag på 3 min. og opp til ca. 15 min. Pausene er like lange som dragene. Er du i god form kan pausene kortes ned mot halvparten av innsatstiden. For mountainbike er langintervall et sentralt innslag i treningen. I vår sport gjelder det å holde et høyt tempo over lange distanser. Disse dragene vil vi holde et tempo som tilsvarer eller ligger litt over det tempoet vi kan holde i konkurranser.

Kjør to drag à 5-8 minutter. Ha like lang pause imellom som lengden på dragene. Den enkelte finner sitt tempo. Det gjelder å kjøre med høy fart, men ikke hardere intensitet at innsatsen kan holdes oppe gjennom hele draget. Hold jevn innsats.

7.4. JUSTERE BREMSENE

7.4.1. Justering av bremseklossene

Flytt på bremseklossen for å justere den til felgen. Vri på justeringsskruen, og reguler den slik at felgsiden og bremseklossen er slik som vist på figuren.
Finjustering av sentrering på klossavstanden kan bli gjort med fjæringsjusteringsskruen på bremsearmen (Shimano) med en 2 mm konusnøkkel. Andre merker har justering med fastnøkler (noen krever smale, f.eks. konus-nøkler beregnet for justering av hjulnav).

7.4.2. Justering av wiren

Bremseklossene bør ligge ca. 3-4 mm fra felgen. Dette justerer du ved å regulere lengden av wiren, og eventuelt kabelføreren om du har en fastskrudd type. Stramming av wiren kan dels gjøres på bremse-håndtak og dels ved festet av wiren på selve bremsen. Når det gjelder bremseklossene bør du følge godt med på hvordan de slites. For at de skal treffe felgsiden riktig fordres det etterjusteringer av klossene innimellom. Er du ikke nøye med dette kan de trekke seg nedover felgen og kile seg fast slik at de subber felgen. I motsatt tilfelle vil du slite på dekket, slik at såvel dekk som slange kan ødelegges.

7.5. JUSTERING AV GIRET BAK

7.5.1. Justering av girføring utover

Sett sykkelen i tyngste gir - den minste klingen. Skru den øverste justerings-skruen slik at den øvre girtrinsen er rett under ytterste klinge på kransen.

7.5.2. Justering av girføring innover

Gir inn på det laveste giret (innerste klinge), og skru den nedre justerings-skruen slik at den øverste girtrinsen flyttes til en posisjon direkte under laveste gir.

7.5.3. Hvordan få en god giring?

Bruk girspaken slik at kjedet flyttes fra ytterste klinge til den neste.

- Hvis kjedet ikke vil gå til det neste giret, skru wire-justeringsskruen for å øke spenningen.
- Hvis kjedet går forbi det neste giret slakker du på wiren (med klokken).

Med kjedet på nest ytterste gir øker du strekket på wiren samtidig som du dreier pedalarmen framover. Stopp å skru på wire-justeringsskruen rett før kjedet lager lyd mot neste klinge på kransen. Dette er vanligvis tilstrekkelig justering av bakgiret. For å være helt sikker på at giringen er god, bør du gire oppover til øverste klinge og ned igjen. Etterstramming er nødvendig fra tid til annen, da wiren strekker seg.

7.6. ENKEL SJEKKING OG VEDLIKEHOLD AV SYKKELEN

7.6.1. Smøre sadelstolpe, styrestem og wirer

Sadelstolpe og styrestem bør ha litt fett på seg på det partiet som er i kontakt med rammen. Dette for å forhindre at det setter seg fast p.g.a. rust og korrosjon. Wirene blir vanligvis satt inn med fett for at de skal gli lett i strømpene, og dermes legger til rette for god gir- og bremsefunksjon.

Følg med på om hjulnavene og kranken fungerer som de skal. Under sykling kan dette gi seg utslag i ulyder og noen ganger kan du kjenne, eller se at det er slark i lagrene. Innimellom bør du sjekke nøyere etter om noe bør smøres eller justeres.

7.6.2. Justering og smøring av kranklageret

Følelsen av at pedalene er slarkete kan ofte tyde på at kranklageret er justert for slakt eller at det har skrudd seg opp. Er det lenge siden lageret er smørt kan det være at det er lite fett. Problemer med kranken kan også gi seg til utslag ved at det kommer kneppelyder når vi tråd. Under følgende tilfeller holder det ofte bare å justere kranken (bruk helst spesialverktøy):

- Kranklageret er forholdsvis nysmørt
- Vi har syklet lite under fuktige forhold
- Vi har ikke vasket sykkelen på en slik måte at smuss og vann har kommet inn i kranken.

For deg som sykler en del vil det være fornuftig å åpne kranken et par ganger i året for å se at alt er bra. Sjekk at det ikke er spor etter kulene på kranseakselen og i skålene. Er det dype spor her slik at kulene ikke ruller lett bør dette byttes. Om det er fuktighet og skitt i lageret gjør du rent kulene og lageret og setter det inn med nytt fett. Kulene skal være blanke og ha jevn overflate. Rustne og velbrukte kuler byttes ut.

En del terrengsykler er i dag utstyrt med industrilager som er presset inn og limt fast med locktight. Disse byttes ut når du oppdager slark eller merker at kulene ruller dårlig. På samme måte som med tradisjonelle kranklagere med skåler merkes slitasje ved at det er slark i krankarmene (pedalarmene)
og at akslingen beveger seg «ruggete» når vi vrir den rundt. Også til disse lagrene er det å anbefale å bruke spesialverktøy.

7.6.3. Vedlikehold av hjulene

Ta et tak i felgen og vri litt frem og tilbake sidelengs. Slark i navet kan også registreres ved at vi tar av hjulet og kjenner etter på konusene. Hold i konusene (mutterne på hver side av navet) og rugg litt kraftig opp og ned. Ideelt sett skal vi ikke kjenne noe slark her. For at hjulene skal rulle bra og lagrene ikke slites fort må ikke lagrene være for stramme heller. Her er det snakk om små marginer. Se om hjulet ruller lett ved å hold i konusene og snurre hjulet rundt. I tillegg til å se hvor lenge hjulene går rundt vil du kunne kjenne om kulene ruller lett. Går det rykkvis og tregt kan det indikere en eller flere forhold. Det kan være at navet er strammet for hardt, er slitt, at det er kommet inn skitt eller at det er mangel på fett.

Ved jevnlig å åpne og smøre lagrene vil du legge til rette for lang levetid og god funksjon. Pass på at hjulene er noenlunde rette. Er det skjevheter på mer enn 0,5 cm bør dette rettes opp.

7.6.4. Justering av styrelager

Vi bør også innimellom se om styrelageret er riktig justert og om det er behov for å sette det inn med fett. Ved å blokkere forhjulet med bremsen, og rykke sykkelen fram og tilbake, får vi kontrollert om styrelageret har skrudd seg opp noe. Vil vi sjekke om styrelageret er for stramt kan vi løfte forhjulet opp fra bakken og vri styret litt til siden, og slippe det. Et riktig justert styrelager vil gjøre at forhjulet beveger seg lett videre til styret har vridd seg helt. Når styrelageret er for stramt vil det bli stående i en stilling når vi slipper styret. Vi vil også kunne kjenne at styret er tungt og vri.

8.GANG - STYRKETRENING PÅ SYKKELEN/LIGGE PÅ HJUL

8.1. LIGGE PÅ HJUL

8.1.1. Hvorfor «ligge på hjul» og når er det nyttig?

Å «ligge på hjul» innebærer at vi ligger i le av en eller flere syklister. Ved å ligge tett bak vil de foran skjerme oss for en del av luftmotstanden. Især i nedoverbakken og i motvind vil merke klar forskjell på det å sykle foran og «brøyte» seg gjennom luften og det og ligge i «dragsuget» bak. Forskning innen landeveissykling viser at man ved 40 km/t sparer ca. 40% krefter på å ligge bak en annen syklist. Denne fordelen blir bare større jo høyere farten blir. I landeveissykling ser vi da også mye sykling i grupper. Betydningen av å «ligge på hjul» er ikke så stor i terrengsykling. For det første er hastighetene oftere lavere og dermed har luftmotstanden mindre innvirkning. For det andre gjør ujevnheter til at det mange steder er lite fornuftig å ligge nære den foran. Det blir en avveining om man skal bruke konsentrasjonen på å følge den forankjørende, eller om man skal legge seg litt bak for å selv analysere hvor det er best å sykle og få bedre overblikk over hva som er en i møte. Er underlaget forholdsvis jevnt og du har god oversikt er det klart at det noen ganger har noe for seg å «ligge på hjul». På en del skogsbilveier og ikke minst på grusveier vil det være nyttig å bruke denne teknikken.

8.1.2. Tekniske tips for øving på å «ligge på hjul»

Finn dere en grusvei eller traktorvei. Underlaget bør være forholdsvis jevnt. Videre bør terrenget være flatt eller småkuppert og løypa bør bestå av få krappe svinger. Målet er i første omgang å innarbeide god teknikk. Farten får komme senere. Begynn med å kjøre to og to sammen.

Utøverne skal konsentrere seg om å sykle med mest mulig jevn intensitet. Det innebærer ingen bråe fartsøkninger og at farten roes ned i motbakker. Foruten rytmisk og jevn sykling bør også bevegelsene ellers være rolige og kontrollerte. Prøv å unngå ustøheter og bråe oppbremsinger. Alt dette gjør at den bak kan føle seg trygg og kan bruke det meste av konsentrasjonen på å ligge nærme inntil bakhjulet til sykkelen foran.

I starten vil de fleste følge mest med på bakhjulet til forankjørende syklist. Etter hvert som dere har fått følelse for avstanden mellom eget forhjul og bakhjulet til den foran, kan dere følge mer med forover for å se dumper, svinger osv. Bytt på å ligge i tet, vi kaller det å «dra» eller ta «føringer». Føringer på 20-30 sekunder er ofte passe. Legg deg så 1-2 meter ut til siden, og ro så farten ned. Den andre rytteren skal fortsette der du slapp i samme tempo og kjørelinje. Dette gjør at han etter en kort stund kommer syklende opp på siden og forbi deg. I det hans pedal har passert forhjulet ditt kan du legge deg skrått inn og så inn på hjulet. Etter en føring går man ut før man slår ned farten. Slik blir rytmen og farten best.

Når du har gått ut til siden roer du ned, så den bak kommer raskt til teten og du får mulighe til lang «hvile» før du skal fram igjen og «dra». På den annen side er det slitsomt å måtte spurte for å komme inn på «hjul». Ofte passer det å legge lite kraft i tråkket rett etter at man har lagt seg ut, for så å gradvis øke tempoet fram til man legger seg inn bakerst. Prat sammen og og prøv dere fram. Den som «drar» informerer om store dumper, svinger, gående osv. slik at den bak kan handle riktig og være avslappet. Kjør sammen i 10-20 minutter. Langkjøringsfart er passende intensitet.

Går det greit kan dere prøve å sykle fire sammen. Føringene kan være på ca. 20 sekunder (d.v.s. ca. 30 tråkk). Her er det viktig å huske hvem man skal lege seg inn bak, så man får lagt seg inn på «hjul» uten å måtte spurte (trodde det var flere, er sløv) eller hindre andre. Jobb med fin rytme og flyt i kjøringen. Har dere lett for å misforstå hverandre, ved å følge med den som legger seg ut (hele laget sykler sik-sak og stopper opp), kan det være til hjelp at den foran vifter litt med handa før han svinger til siden.

8.2. STYRKETRENING PÅ SYKKELEN

8.2.1. Maksimal styrke

Styrketrening for de musklene man bruker i terrengsykling kan man trene ved å trå tungt og gjøre store kraftanstrengelser på sykkelen. Det er flere måten å utføre denne treningen på. For å trene opp evnen til stor kraftutvikling på kort tid, maksimal styrke, sykler du på tunge gir og har korte innsatsperioder. Dette kan du utføre som spurter på flat mark. Sett sykkelen i et av de tyngste girene. Akseler fra stillstående/lav fart til toppfart. Du vil også få en kort intensiv øvelse om du trår deg opp en kort bratt bakke på tungt gir. Innsatsperiodene bør ligge på 6 opp til 20 sekunder. Trå så i lavt tempo på lette gir en stund. Ikke ta nytt drag før du føler deg pigg igjen. Pausene bør trolig være 1-3 minutter. Denne treningen vil være nyttig for å trene opp evnen til akselerasjoner og stor kraftutvikling som i starten på ritt, bratte motbakker, sykling i myrer og gjørmehull, samt i spurt.

8.2.2. Utholdende styrke

Utholdende styrke innebærer moderate belastninger over lengre tid. I tillegg til utholdenhet (kondisjon) er det i terrengsykling viktig å ha styrke i kroppen. I tillegg til å ha styrke i beina til å trå tunge gir fordres det også god styrke i overkroppen. God styrke i armer og rygg vil være deg til god hjelp. Spesielt når du står og trår brukes overkroppen mye. En effektiv teknikk er her å trekke styret og vinkle sykkelen fra side til side slik at kroppsvekten legges over det beinet som til en hver tid trår ned. Armene vil også legge til rette for en god kraftutvikling. Også når du sitter og trår intenst bør armene jobbe aktivt. For å trene styrke av mer utholdende karakter kan du sykle i lange myrer og under gjørmete forhold. En annen måte er å sykle drag på flere minutter eller hele treningsturer på tyngre gir enn vanlig. Pulsen kan ligge på langkjøringstempo eller litt over. Hvis du ikke er vant til slik trening er det viktig å ikke overdrive slik trening da overbelastninger av muskelaturen og belastningsskader kan oppstå.

Dere kan legge opptreningen slik at de får en smakebit på hvordan denne treningen utføres. Utøverne kan f.eks. sykle 4 spurter på flatmark av ca. 10 sekunder. Underlaget bør være jevnt. kjør enten fram og tilbake eller i en retning. Det kan være individuell trening, eller flere kan spurte sammen. Ta ca. 1 1/2 minutts pause (rolig sykling imellom). Om dere vil kan dere i tillegg også sykle opp en kort, bratt bakke på tungt gir. Oppgaven kan være: «hvor tungt gir kan du sykle opp den bakken på?» Har dere en myr i området kan dere sykle igjennom den. Utholdende styrketrening kan også legges opp med å la de stå og trå med tungt gir på stier med ujevnt underlag. Dette kan de gjøre i 5-10 min.

8.3. SYKLE OVER GRØFT

Grøfter er noe vi møter en del på i terrengsykling. Dette kan være bl.a. jordekanter og bekker. Her kan vi selvsagt hoppe av sykkelen og gå over, men med litt teknikk kan vi mange steder forbli på sykkelen.
I tillegg til teknikk kommer det hele an på type underlag og føreforhold, helningen på skråningene og ikke minst hvor bredt det er i bunnen av grøften.

8.3.1. Kombinere utfor - og oppoverbakketeknikk

Er grøften bred i bunnen kan vi slippe oss ned skråningen med rumpa bakpå, eventuelt bak setet. Med dette prøver vi å forhindre at vi stuper framover. I bunnen av gropen legger vi oss litt framover med overkroppen så forhjulet ikke steiler når vi sykler oppover. Kanskje du har nok fart til å rulle opp av grøften igjen, ellers får du trå til. Er det en bratt kant opp må vi noen ganger hjelpe bakhjulet opp ved å hoppe opp med bakhjulet, eller gjøre en sviktbevegelse fram med hofta.

8.3.2. Sykle over grøft ved å «dra på bakhjulet»

Er det fare for at forhjulet stopper opp om vi trår vanlig over en grøft, kan vi prøve å dra sykkelen over ved å sykle på bakhjulet. Vi drar da opp på bakhjulet rett før kanten, eller litt nede i hellingen. Ikke vent for langt ned i grøften, så forhjulet stopper opp. Er vi ute og trår i vanlig treningstempo bør farten reduseres noe før vi drar den opp på bakhjulet. Hastigheten må derimot ikke være for lav da det gir dårligere balanse. Farten kan også hjelpe oss opp av grøften igjen.

Finn dere en lang grøft med ulike vanskelighetsgrader. I første omgang trenger dere en lav og bred del som dere kan rulle ned og trå opp av. De som behersker dette godt og har lyst til å prøve å «dra sykkelen på bakhjulet» over grøfta kan prøve det. Utøverne kan også velge etter en stund om de vil prøve en vanskeligere passasje.

9. GANG - KONKURRANSE

9.1. LØYPE

Lag en løype som utfordrer utøverne fysisk og teknisk. Den bør være variert slik at det gir utøverne en test på de ferdigheter de har trent på. Finn en småkuppert løype, i hovedsak på stier og fritt i terrenget. Det tekniske bør stå mer sentralt enn det fysiske. Det bør være innslag av mange tekniske momenter som røtter, steiner, stokker og svinger. Utøverne bør få prøve seg i noen oppover - og nedoverbakker uten at det for krevende og farlig. Det er viktig at utøverne kan føle seg trygge og at de har det gøy. Spesielt for yngre utøvere er det viktig at det ikke er for harde løyper. Lange myrer, mye bæring/trilling av sykkelen og krevende motbakker bør unngås. Løypa bør med andre ord ikke være slik at man må bli dødssliten for bare å komme seg igjennom, men i stedet være slik at de som vil ta i litt heller kan trå og holde høy fart. Lengden kan være på 2-10 km avhengig av utøvernes alder og nivå. Er dere usikker på distansen de skal sykle er det bedre at dere har et for kort løp enn for langt og slitsomt. Ikke glem å ta hensyn til vær- og føreforhold. Konkurransetiden bør ligge på omtrent følgende:

10-12 år	15 minutter
13-14 år	20 minutter
15-15 år	30 minutter
17-18 år	45 minutter
Voksne	30-60 minutter

Merk løypa godt med bånd, eller forsikre dere om at alle kjenner løypa.

9.2. START

Starter på en bred vei, eller åpen plass. Dette bidrar til at alle kan komme greit i gang og at det gis muligheter til å sykle seg opp noen posisjoner før man kommer inn på stiene. Om dere vil ha start på syklene, eller Le Mans-start får dere vurdere ut fra utøvergruppen. Tenk bl.a. over om det er noen av utøverne som har store sykler og har problemer med å komme seg på sykkelen. Antall deltakere, spredning i alders- og ferdighetsnivå samt bredden på startstreken bør tas i betraktning når dere avgjør antall startgrupper dere skal ha. Start utøverne i grupper, da samlet start er det vanlige i konkurranse-sammenheng - med unntak av climbing (oppoverbakkeløp) og utforløp.

9.3. REGLER

9.3.1. Teknisk hjelp

I følge de internasjonale mountainbike-reglene er det ikke lov å motta teknisk hjelp. Utøverne er nødt til å bære med alt utstyr selv og utføre alt arbeide selvstendig. Om noen av utøverne ønsker å være med i terminfestede løp senere bør de få vite det. Konkurransen som det her er lagt opp til bør ikke følge denne regelen. Også i andre mindre, lokale løp bør man vurdere å gjøre unntak fra denne ordningen.

9.3.2. Når rytterne passerer hverandre

Lær utøverne opp til fair-play oppførsel slik at vi i Norge får en rettferdig og god konkurranseånd. Morsomme og gode løyper innebærer ofte store innslag av sykling på smale stier. Dette gjør det selvsagt vanskelig for utøverne å passere hverandre. En god løsning er da at rytteren bak informerer at han kommer forbi. Rett før han tar igjen den forankjørende roper han ut enten på hvilken side han passerer på, eller på hvilken side den andre skal legge seg ut på. Det kan f.eks. være: «jeg kommer på høyre side», «gå ut til høyre side». Dette bidrar til at det er mindre sjanser for at misforståelser oppstår enn at vi sier «høyre» eller «hei». Regelen er at den som blir tatt igjen skal legge seg ut til siden og gi den raskeste rytteren det beste sporet.

9.3.3. Syklende førsterett

En annen regel for god adferd i terrengsykkelsammenheng er at gående/løpende har vikerett for syklende. Særlig i motbakker og bratte utforkjøringer vil dette gjøre seg gjeldende. Gående/løpende skal muliggjøre at de syklende kan få velge spor.

Den som stopper går ut av løypa.

For å gi bakenforkjørende ryttere gode betingelser er det viktig at vi ved eventuelle uhell ikke stopper opp og legger sykkelen i løypa.

9.4. PREMIERING

Dere får selv avgjøre om dere vil ha premiering eller ikke. Om dere ikke vil gjøre konkurransen for alvorlig, kan dere vurdere å trekke ut en eller flere premier blant deltakerne. Kanskje det kan lønne seg å ta kontakt med en lokal sportsforhandler og spørre om premier. Det behøver ikke være dyre gaver. Sykkelutstyr er nyttige og populære premier.

10. GANG - LANGTUR, TRAIL/TEKNISK UTFORDRENDE LØYPE

Legg opp til en sosial tur, Terrengsykling kan være så mangt. Intervaller, konkurranser og annen hardtrening, men også rolige og lange turer. Mange av utøverne har sikkert syklet lange turer før, men kanskje ikke alle. En skikkelig langtur bør alle få oppleve. For dere som arrangører er dette en ypperllig anledning å få sveiset gruppen sammen. Dette vil legge til rette til å få en gjeng å jobbe med senere. Ikke bare bruk turen til å trå, men prat sammen om hva dere synes var bra og dårlig ved opplegget og hvordan dere kan tenke dere planene framover. Matpause med eventuell grilling vil trolig kanskje være et positivt innslag.

Kjør en lengre tur på skogsveier og stier. Er det stor nivåforskjell i gruppen kan noen sykle et kortere alternativ. En løsning kan også være at noen tar buss, eller blir hentet med bil et stykke ut i turen. Kanskje kan rasten legges slik at også foreldre kan komme.

Om dere ønsker det kan deler av løypa gå i teknisk krevende terreng. Dere kan enten legge det opp som en liten konkurranse hvor man sykler igjennom teknisk vanskelige seksjoner, eller som trening hvor dere bare prøver dere fram. Finn dere traseer med mye røtter, steiner og bratte skråninger. Utøverne skal jobbe med å ha minst mulig stopp og fotisett.