

1. Sykkelen _____

1.1. Konkurransesykler _____

1.2. Tursykler _____

1.3. Retningslinjer for valg av sykkel _____

1.4. Innstilling av sykkelen - justering av styre og sete _____

2. Trening _____

3. Trening for rundbaneritt _____

3.1. Utholdenhetstrening viktig _____

3.2. Terrengsyklister trenger styrke i hele kroppen _____

3.3. Hvordan treningen legges opp gjennom året _____

3.4. Sykling i terrenget - landeveien _____

3.5. Tekniske momenter det bør øves på: _____

4. Utfortrening _____

4.1. Store krav til allsidighet _____

4.2. Teknikktrening _____

4.3. Trene utforteknikk allerede i ung alder _____

4.4. Utforsykler _____

4.5. Hvorfor utfortreningen bør legges opp med utgangspunkt i hva du møter i utforritt _____

4.6. Utforløyper for ulike aldre og nivåer _____

TERRENGSYKLING

Sykling i terrenget har funnet sted i mange år, men vi anser allikevel at den fikk sin oppstart i 1976 på USA's vestkyst. Det hele begynte med at en gjeng sykkelfrelste startet å konkurrere mot hverandre ned en bratt grusvei. Her viste det seg at de gamle syklene med ballongdekk fungerte godt, da de både var stabile og dempet slagene godt. Ganske snart begynte man å eksperimentere med å sette på ulike komponenter på syklene. Girene tok man fra landeveissyklene og annet utstyr hentet man fra BMX.

Terrengsyklene slo fort an. Foruten å være komfortable å sykle på, så gjorde det rette styret og de brede dekkene det lettere å kontrollere sykkelen og komme seg fram på ulent underlag. Syklene hadde gode utforegenskaper, og den lette utvekslingen gjorde det mulig å sykle opp selv bratte bakker. Arbeidet med å utvikle bedre rammer og lettere og mer funksjonelt utstyr har bare fortsatt. I dag er det et mylder av produsenter. Etterspørselen etter terrengsykler har økt voldsomt. I de fleste land utgjør terrengsykler den klart største salgsandelen av det totale sykkelsalget. I tillegg til å være komfortable og at det er lett å komme seg frem i byer og i terrenget med disse syklene, så er nok ønske om mange gir og det å sykle på andre steder enn på asfalterte veier noe av grunnen til at så mange kjøper terrengsykler.

Terrengsykkelsporten er blant de idretter som øker mest. Fart, spenning, teknikk, fysisk utfoldelse og naturopplevelser er alle momenter som slår an. Det har etter hvert utviklet seg til å bli flere konkurransedisipliner. Vi har rundbaneritt (criterium = kort runde som sykles mange ganger. Cross country = lang runde, eller en lang strekning med start og mål på ulike steder) som ligner på langrenn med store krav til utøverens allround-egenskaper. Her møter de såvel flater, oppover - og nedoverbakker, sant vekslende underlag. Dette gjør at det stilles store krav til styrke, teknikk og ikke minst utholdenhet. I terrengsykling er utfor (downhill) egen gren. På samme måte som utfor på ski, motorcross og BMX stilles det store krav til teknikk og psyke.

Rundbaneritt og utfor er de vanligste konkurranseformene i terrengsykling. I tillegg har vi trail, parallellslalåm og oppoverbakkesykling (climbing).

1. Sykkelen

Sykkelen bør være tilpasset utøverens kropp og være egnet til den type sykling han vil bruke den til. Geometrien til en terrengsykkel skal legge til rette for at vi skal kunne ha de beste forutsetningene for å møte stadig vekslende terreng. Målet er å plassere utøveren riktig over pedalene for å gi maksimal effektivitet, kontroll og komfort. De rette vinklene til også sikre variert muskelbruk. I forhold til landeveissykler har terrengsykler lengre overrør, lengre avstand mellom hjulene, større klaring fra kranken til bakken, samt gafler for plass til bredere dekk.

1.1. Konkurransesykler

En konkurransegeometri kjennetegnes ved et langt overrør. Grunnen til dette er at konkurransesyklister foretrekker en utstrekkt sittestilling med kroppens tyngdepunkt liggende foran kranklageret. I denne stillingen kan utøveren aktivisere ryggmuskulaturen bedre og overføre kraften optimalt i tråkket. Et langt overrør gir utøveren bedre plass til å justere sin vekt over sykkelen. Dette gjør det lettere å kontrollere sykkelen i teknisk krevende terreng.

Konkurransesykkelen har en kort bakgaffel og en steil seterørvinkel. Dette gir et godt grep for bakhjulet. Videre har konkurransesykkelen stor høydeforskjell mellom sete og styret - for enkelte befinner styret seg hele 10 cm under setenivå. som følge av den lave styreposisjonen ligger mye vekt på forhjulet, slik at man kan komme opp ekstreme stigninger uten at sykkelen løfter seg foran.

Utøverens sammenkrøpede stilling gjør at flaten mot vinden blir mindre (lav luftmotstand) og han kan dermed med samme ytelse sykle fortere. På lengre turer vil det for utrente lett bli ubehagelig. På den ene siden legges mye vekt på armer og håndledd. På den annen side må man på grunn av den utstrakte stillingen legge hodet langt tilbake for å kunne se framover. Denne unaturlige bøyingen av halsvirvelsøylen medfører store spenninger i nakke-, skulder- og ryggmuskelaturen.

Når det gjelder sykler som er laget spesielt for utforsyking varierer geometrien en del fra merke til merke mye p.g.a. hvilken type løyper de retter seg imot. Små og korte rammer (kort overrør og kort hjulavstand) ser ut til å fungere best i løyper som er svært teknisk krevende med mye ujevnheter og svinger. Dette er derfor sykklene ragerer raskere og mer følsomt på de impulsene rytteren gir. I løp med høye hastigheter og jevnere underlag ser det ut til at lengre rammer gir bedre fart og flyt.

Mange av utforkjørerne velger å sitte mer oppreist på sykkelen. Dette gjøres ved å ha et styrestem som er vinklet mye opp samt ved å bruke spesielle buete styrer.

1.2. Tursykler

En tursykel skal på alle måter være komfortabel. Den har et kortere overrør, slik at utøveren ikke må «ligge», men i større grad sitte. Setet og styret befinner seg omtrent i samme høyde. Dette gjør at syklisten hverken må bøye hodet bakover eller krumme ryggen.

En behagelig turposisjon innebærer også et kort styrestem som er vinklet mye oppover. Dette muliggjør en opprettet sittestilling. Med en sykkel etter slike retningslinjer ligger rytterens vekt hovedsakling på setet. Han sykler mer opprettet og avspent. En lengre bakgaffel medfører at sykkelen forflytter seg roligere. Vil man drive med terrengsykling fullt ut vil man raskt erfare at en slik sykkel har begrensninger p.g.a. sin geometri. Med den opprettede stillingen får ikke musklene jobbet optimalt. I motbakker vil man oppdage at kjøreegenskapene er dårlige i og med at vekten til utøveren er lengre bak. Følgene er at det lett belastede forhjulet hever seg i bratte stigninger slik at man sykler på bakhjulet uten å måtte ville det. Også grep for bakhjulet kan være et problem.

1.3. Retningslinjer for valg av sykkel

Unge nybegynnere bør ved kjøp velge seg en litt sportslig rammegeometri. Yngre utøvere er ofte fascinert av teknikk, og en sykkel som dette vil legge til rette for at de kan få til mye. Slik kan de ha blede av den i lang tid. Eldre nybegynnere bør tenke nøye igjennom hva de vil bruke sykkelen til. Er det lett mosjon, og sykling i hovedsak på veier, bør du velge en tursykel. Har du derimot sportslige ambisjoner og har tenkt å sykle mye i terrenget, bør du velge en sykkel med konkurransegeometri, eller kanskje en mellomting.

Rammehøyden bør velges slik at du har en klaring mellom skrittet og rammen på 4-10 cm når du står over den. Med så liten ramme har du en sykkel det er lett å manøvrere og som du kan hoppe av setet uten fare for skade når du mister balansen.

En konkurranseramme med en rammehøyde på 51 cm har et overrør på minst 580 mm og en bakgaffel på under 430 mm. En tursykel med samme rammestørrelse har en overrørlengde på omkring 560 mm og en bakgaffel lengre en 430 mm. Lengden på bakgaffelen virker inn på hvordan vekten fordeler seg over bakhjulet. Dette påvirker i stor grad bakhjulsgrepet.

Akselavstanden gir oss nyttig informasjon om sykkelens egenskaper. Den virker inn på egenskaper som svingradius, retningsstabilitet og demperegenskaper. Sykkelen flyter roligere og det er lettere å holde en rett linje med en sykkel er lang (over 1070 mm). Teknikkere velger gjerne sykler med en akselavstand på under

1050 mm. Det gir et stort potensiale så sant du er flink til å lese terrenget og kan forflytte kroppen raskt og riktig.

Også styrerørs- og seterørsvinkelen er av stor betydning for hvordan sykkelen fungerer i terrenget. Konkurranserammer har vanligvis en styrerørsvinkel på 71 grader og slakere. Med en steil styrerørs-vinkel og forholdsvis rett gaffel får du en sykkel som er svært følsom og rask i styringen. En sykkel med såvel slak styrerørsvinkel som slak gaffel innehar en roligere karakter. Sitterørsvinkelen virker inn på rytterens posisjon over pedalene. Konkurranseryttere må trå mer ovenifra for å få pedalene til å gå fort rundt, og bruker derfor steilere sitterørsvinkel - fra 72 til 73,5 grader. Dette gjør det også lettere å stå og utvikle kraft. Mosjonister, som ikke har vekten så langt fram, kan gjerne ha sykler med slakere seterørsvinkel. Vanligvis vil små sykler ha et brattere seterør, mens større sykler vil ha slakere seterørsvinkel.

1.4. Innstilling av sykkelen - justering av styre og sete

Det er viktig at instruktører og ressurspersoner ikke fokuserer på det utstyrmessige ved sporten. De bør heller ikke gi alle en følelse at de kan være med uansett merke og størrelse på sykkelen. Vår jobb er å justere fremspring og sete slik at den enkelte får best mulig kjøreegenskaper og komfort med den sykkelen de har.

I terrengsykling justerer vi setet omtrent som slik det gjøres på landeveissyklene. Det eneste er at noen velger å sitte noe lavere. Hæl-på-pedalmetoden er en enkel og grei måte å finne fram til en passe setehøyde på. Du setter deg på sykkelen og tar hælen på pedalen og trår den ned på laveste punkt. Riktig avstand mellom sete og pedal har du når kneet akkurat er utstrakt. Denne posisjonen gir best kraft i tråkket uten at hoftene beveges sideveis på setet. Videre gir det mulighet til å bevege seg fram og tilbake på setet for vektforflytting. For trening og konkurranser i utfor velger mange å sette setet lavere, og da spesielt i teknisk krevende løyper. Dette for å enkelt kunne forflytte kroppen. Er det derimot forholdsvis jevnt underlag og mye tråkking settes setet i bortimot normal høyde, slik at man kan trå effektivt.

Når det gjelder helningen på setet foretrekker de fleste å ha det horisontalt. Utøverens sitteposisjon over pedalene er også den samme som på landeveissykkelen. Setets fram-bak stilling kan du justere ved å sette deg på setet og plassere pedalarmene slik at de er vannrett. Pass på at føttene står riktig over pedalene, d.v.s. at tåballene er rett over pedalakselen. Det skal nå gå en loddrett linje fra kneskåla på det fremre beinet og pedalakselen.

Nesten like viktig som å sitte riktig over pedalene er å ha en ramme og et styrestem som gjør at utøveren får en komfortabel og effektiv kjørestilling. Mange vil få tilpasset sykkelen sin bra bare ved å justere høyden på styrestemmet, men i noen tilfeller vil det være en fordel å bytte styrestem.

2. Trening

Av erfaring vil tekniske øvelser slå godt an blant unge. For de voksne er det vanligvis først og fremst et ønske om å sykle turer i terrenget. Behovet er ofte her å få en innføring i grunnleggende teknikker med henblikk på å sykle på grusveier, traktorveier og brede stier. Med tanke på hvordan du vil legge opp treningen bør du vurdere hvem du har med å gjøre. Drøft gjerne sammen med utøverne hva de vil drive med. Vil dere trene mest teknikk (trial), 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? Er målet å drive med systematisk trening, bør du se på utøvernes styrker og svakheter og sette inn mer trening der det er noe å hente.

Når det gjelder sti - og veinettet er det en klar fordel om du som trener kjenner godt til mulighetene. Et godt opplegg gir utøverne utfordringer, uten at traseen 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. Vektlegg at ting skjer forsvarlig.

Teknisk trening er viktig. Det er når man er ung man lærer nye teknikker lettest. Når man planlegger treningen må man jobbe for at man får trent alle sentrale elementer.

- utholdenhetstrening.
- grunnleggende teknikker samt utvikle individuelle teknikker.
- utvikle god følelse selv når man er sliten.
- lære strategier for å lykkes i ritt senere f.eks. når hoppe av sykkelen, bytte slange, finne feil og reparere sykkelen.
- øve på ulike typer sykling - landevei og terreng
- ulike terrengetyper
- ulike føreforhold

Fram til utøverne er ca. 16 år er det bare nyttig og inspirerende å konkurrere i flere disipliner. Senere velger mange å spesialisere seg. Dette er fordi det er vanskelig å nå høyt nivå i både utfor og rundbane. Spesialisering er blitt mer og mer vanlig. Man bør likevel fortsette å trene allsidig. Utforkjøring og teknikktraining er nyttig også med tanke på å kjøre rundbaneritt. Utforsyklistene må på sin side ikke glemme den fysiske delen av treningen.

Rytterne må ikke overbelastes som følge av for stort konkurranseprogram. Vær ekstra observant på dette overfor ryttere som deltar i flere disipliner. Mange har erfart at terrengsykkelritt sliter mer på kroppen enn landeveisritt gjør. For å kunne oppnå gode resultater, har selv eliteutøvere på seniornivå funnet ut at tre helger med ritt bør følges av en helg uten konkurranser. For juniorer anbefales at man i løpet av en sesong ikke starter i flere enn 20-30 ritt. av dette kan gjerne noen av rittene være landeveis-løp. Yngre utøvere og mosjonister har ofte nok med å kjøre et ritt hver 14. dag. Dette gir best resultater og gjør at rytterne ikke så lett brenner seg ut i ung alder. Blant annet tror vi det er viktig med egen 15-16 års klasse. Slik kan vi bygge opp rytterne rolig og langsiktig. Det gjør overgangen til junior-klassen bedre. Vi bør øke såvel omfang av trening som antall starter i konkurranser gradvis fra år til år. 15% økning i treningsmengde og 15% flere ritt for hvert år viser seg ofte å være fornuftig.

Like viktig som å styre treningen og rittomfanget er å legge opp ritt med riktig lengde og hardhet. Derfor har SK-Terreng utarbeidet normer for hvor lange rittene skal være for de ulike klassene. Det er viktig å prioritere fart i yngre klasser og passe på at det ikke blir for stor belastning. Når det gjelder valg av klasse må dere ha det klart for dere at junior- og senior kjører opp mot det man møter i internasjonale ritt, både hva angår distanse og tøffhet på løypene. Følgelig bør disse klassene forbeholdes de som trener mye og hardt, og som har stor konkurranseerfaring. For de fleste over 17 år vil sportsklassen være den klassen som passer dem best. Husk på at konkurranser skal være mer glede enn slit.

3. Trening for rundbaneritt

3.1. Utholdenhetstrening viktig

Sentralt i treningen for å bli en god utøver i rundbaneritt er å utvikle den fysiske kapasiteten. Hva som er mest sentralt for et godt resultat i løpene, av god teknikk eller god utholdenhet, kommer an på hvor teknisk og fysisk krevende løypene er. Den beste er ofte den som er bra på begge felter. Fysisk ligner rundbaneritt i terrenget mye på langrenn. Sammenlignet med landeveis sykling er det svært lite taktikk. Av stor betydning er først og fremst det å ha evnen til å ligge å kjøre i jevn, høy intensitet gjennom hele løpet. Med andre ord dreier mye av treningen seg om å heve den anaerobe terskelen, samt trene på å kunne ligge lenge rundt dette nivået. Viktig i såvel trenings- som rittsammenheng, er her å kjenne kroppen sin godt og regulere farten fornuftig slik at man får det maksimale ut av syklingen. Foruten lange intervalldrag trener det forholdsvis

mye langkjøring.



I rundbaneritt er det ofte et høyt starttempo p.g.a. kampen om å ligge langt fremme når det blir smalt og teknisk. Dette gjør at terrengsyklister også med fordel bør legge inn en del kortere drag. Dette er trening som bør benyttes en del i de siste forberedelsene før sesongstart. Hurtighet er det også viktig å ha med tanke på å kunne kjøre godt i korte intense rundbaneritt.

Utøveren bør lære seg å kjenne de ulike intensitetssonene. Landeveistrening og sykling på grusveier gjør det lettere å holde en jevn intensitet og vil derfor være bevisstgjørende.

3.2. Terrengsyklister trenger styrke i hele kroppen

Fra man er ca. 15 år bør man begynne å trene såvel generell som spesiell styrke. Det dreier seg først og fremst om å trene utholdende styrke. Egen kropp gir ofte nok belastning. Brukes vekter vil 20-50 reps. ofte være passende. Terrengsyklingens store krav til styrke i overkroppen tilsier at armer, rygg og mage også bør trenes godt opp i grunntreningsperioden, og gjerne også videre igjennom konkurransesesongen. Mye av styrketreningen på beina kan med fordel utføres på sykkel. Foruten å sykle med tung utveksling i 2-10 min. kan man også trene mer maksimal styrke ved å trene spurter. Også da kan tyngre gir benyttes. Terrengsykling stiller store krav til beinstyrken p.g.a. at det er mye bakker og fordi det ofte sykles på sugende underlag.

3.3. Hvordan treningen legges opp gjennom året

Det er viktig å holde den fysiske treningen opp på et høyt nivå gjennom vinteren. Fra desember/januar bør man begynne med kvalitetstrening. Hvor mye man bør trene vil variere med tid på året. De beste seniorenene ligger på rundt 20 timer trening i uken om vinteren. I oppkjøringen til sesongstart ligger de på opp mot 35 timer i uken. Under konkurransesesongen varierer treningsmengden ut fra hvor mange ritt som kjøres og hvor harde disse er. Når det konkurreres mye, vil det være fornuftig å redusere både mengden og intensiteten i treningen. Mange av de beste har god erfaring med å legge inn perioder hvor de vektlegger trening framfor ritt. Dette gjelder spesielt før viktige konkurranser.

I første delen av grunntreningsperioden bør man drive med flere ulike utholdenhetsidretter bl.a. terrengsykling, jogging, ballspill og langrenn. Legg gjerne inn litt svømming for avveksling og for å få god restitusjon. Man kan gjerne delta i konkurranser i utholdenhetsidretter om vinteren, men pass på at det ikke blir for mye. Siste del av oppbyggingen fram mot konkurransesesongen innebærer mye sykkeltraining.

3.4. Sykling i terrenget - landeveien

Yngre utøvere og nybegynnere kan med fordel trene mye i terrenget for å få teknisk trening. De som har holdt på en stund, og som har oppøvd god teknikk i terrenget, kan med fordel legge mer trening på landeveien. Dette for lettere å styre intensiteten i treningen. Det viser seg især at jevn, rolig intensitet er vanskelig å få til i terrenget. En fordeling av treningen på 60% i terrenget og 40% på landeveien er benyttet som en retningslinje på elitenivå i mange nasjoner.

Etter hard trening og ritt vil det ofte være fornuftig å trene landevei. Det innebærer få tekniske krav. Man kan da konsentrere seg om få tekniske detaljer.

3.5. Tekniske momenter det bør øves på:

Sitte riktig på sykkelen

- Slappe godt av i armer og bein.
- Blikket holdes for det meste 5-10 m framover.
- Ta overblikk innimellom. Finn beste linjen.

Grunnleggende balanseøvelser

- Balansere på stedet.
- Ta opp gjenstander fra bakken.
- Sykle over smal planke/strek.
- Sykle sakte med og uten hindringer.

Effektiv tråkking

- Foten riktig over pedalakselen.
- God tråteknikk. Viktig med godt opptrekk.
- Riktig tråkkfrekvens. 60-90 i terrenget. 80-100 på veier. Lavere frekvens i motbakker og når vi står og trår ved ujevnt terreng.

Riktig bruk av girene

- Effektiv og god sykling er i stor grad avhengig av riktig girvalg.
- Følg med framover og gir i tide. Det er viktig for god flyt i syklingen.
- For de fleste vil det være mest egnet å sykle mest på mellomskiva foran når de sykler i terrenget.
- Den minste brukes i bratte motbakker, på sugende underlag og ved svært teknisk kjøring. Storeskiva brukes når det er høy fart, så som i utforkjøring og på veier.

Bremseteknikk

- To fingre på bremsehåndtakene for god kontroll på styret.
- Best bremseeffekt oppnås hvis begge bremsene brukes samtidig.
- Forbremsen gir best bremseeffekt.
- For å motvirke at man bremses, flyttes kroppen bakover.

Sykling i motbakke

- Sitte. Gir godt grep og er mindre utmattende. Nyttig på glatt, steinete og ujevnt underlag. I moderate stigninger flyttes rumpa bakover for mer kraft. Når det er brattere flyttes kroppen slik at vekten balanseres godt mellom hjulene så forhjulet ikke løftes opp og bakhjulet ikke spinner. Bøy armene og press om nødvendig på styret.
- - Stå og trå. Gir stor kraftutveksling, men er mer krevende bl.a. for armene. Oppgaver å tenke på er å vinkle sykkelen fra side til side for å få hjelp av tyngden til å trå ned. Press hofta frem og ha rumpa overfor setetuppen hvis grepet er godt. Ved løst underlag må rumpa flyttes lengre bak og man må innta en jockeystilling, m.a.o. bøye knærne.

Utforkjøring

- - Reis deg opp fra setet og ha pedalene i lik høyde (vannrett) og vær avslappet i armene.

- - Flytt deg bakover for å motvirke vektforflyttingen framover som naturlig skjer i utforkjøringer.

Svingteknikk

- - I kurver med fast dekke kan man sykle igjennom med vinklet sykkel, så sant det ikke er glatt.
- - På løst underlag og på glatte forhold holdes sykkelen med mulig rett.
- - Skrensing med og uten et bein i bakken.

Sykling over hindringer

- Fjæring.
- Sviktbevegelse.
- Sykle på bakhjulet.
- Hoppe med sykkelen.
- Kunne sykle opp fjellkanter, over steiner, røtter, stokker og andre ting som stikker opp. Videre bør det øves på å sykle i trapper og over grøfter.

Sykling på ujevnt underlag

- Lønner seg vanligvis å stå og trå. I tillegg til å fjære av med armene får vi med denne muligheten til å absorbere slagene i hofta og knærne.

Hoppe av og på sykkelen

- Hoppe av og på i rett øyeblikk. Skaffe seg fart og flyt i syklingen.

Bære og trillemåter

- Skaffe seg erfaringer på når det lønner seg å gå/løpe og når det lønner seg å sykle. Kjenne til ulike bære- og trillemåter og vite når de bør benyttes.

Fallteknikk

- Trene judorulle på matte eller annet mykt underlag. Ved mye øvelse vil utøverne trene seg opp til å skjerme hodet og slappe av i kroppen når vi faller av sykkelen. Dette gjør at de blir mindre redde for å velte og faren for skader blir små.

Inntak av væske og næring

- Lære seg hva som er gunstig å innta av mat og drikke før, under og etter trening og ritt.
- Kunne spise og drikke under sykling. Hvor ofte og hvor mye væske og næring må inntas for å opprettholde gode ytelser? I hvilke partier av løypa er det hensiktsmessig å spise og drikke?

Vedlikehold og enkel «mekking»

- Kunne bruke kjedetvinge.
- Kunne bytte slange fort.
- Kunne justere gir og bremseser.
- Kunne gjøre enkle reparasjoner/justeringer under trening/konkurranse.
- Kunne vedlikeholde sykkelen mest mulig på egen hånd.

Vite hvilket utstyr du bør ha med på trening og i konkurranser.

4. Utfortrening

4.1. Store krav til allsidighet

I utfor er det viktig å analysere løypene for å se på hva utøverne må trene på. Det er viktig å trene allsidig i ung alder. Man bør jobbe mye med teknikk. Foruten terrengsykkeltrening kan man bruke trail, BMX, slalåm og snowboard. Allsidig trening danner grunnlaget for videre utvikling. Selv på elitenivå bør balanse- og

koordinasjonstrening ha sentral plass i treningen. Vi bør jobbe med å legge inn stadig nye idretter for å øve opp evnen til å tilegne oss nye teknikker.



Også for utforsyklistere er det viktig å ha god utholdenhet. Disse korte, intense løpene tilsier at det bør drives mye med kvalitetstrening. Foruten lange intervalldrag, for å heve den anaerobe terskelen, bør det trenes en del kortintervall og spurter. Styrketrening bør ha en stor plass i treningen. Såvel utholdenhet som styrke av mer maksimal karakter bør trenes. Det vil trolig være nyttig å bygge en del på det banesyklistene gjør hva utholdenhets- og styrketrening angår.

4.2. Teknikktrening

Utøverne må kjenne løypa og vite hva de skal gjøre nedover løypa. De må lære seg teknikkene. Alle utforkjørere er forskjellige og har derfor ulike kjøremåter. Trenerne må hjelpe til så hver enkelt utvikler en teknikk som er hensiktsmessig for dem. Det er f.eks. mange ulike måter å kjøre igjennom en sving på. For å se hva som lønner seg kan man bruke video, eller ta tiden. Det viktige er at man analyserer sammen med utøveren. Rytteren må selv ha bilde for seg om hva han skal gjøre, og hva som føles riktig for ham. Rytterne må tenke positivt. De må tenke oppgaver. Det er viktig at de ikke er redde. Man må hele tiden jobbe for å kunne kjøre enda raskere.

Teknikktreningen bør følges opp av trener eller treningskamerater - som viser selv og gir feedback. Foruten å følge rytteren på sykkel kan man stå ved løypa og gi beskjeder. Vi skal ikke se bort i fra at det også er til hjelp å trekke inn trenere fra andre tekniske idretter. De ser ofte nye aspekter.

Det er viktig å lære utøverne hvordan de bør jobbe mentalt før ritt. Ofte ser vi at nervøsiteten ødelegger i utfor. Utøverne må bygge seg opp gradvis.

4.3. Trene utfortechnik allerede i ung alder

Også yngre bør trene utfor. Man kan begynne helt ned i 10-års alderen. Bygg opp rytterne gradvis. Vi må lære dem å kjøre kontrollert. Det skal ikke være noen uvettug kjøring. De skal mestre det de driver med. Utøvere under 13 år bør ikke drive spesialisert trening. Målet må være å lære dem å håndtere sykkelen. Det er ikke nødvendig å ha spesialsykel. Det er en fordel å ha liten sykkel, og da særlig lavt overerrør. Dette for

lettere å kunne manøvrere. For å oppøve god teknikk kan man i starten gjerne trene med en udempet sykkel. Mange synes det er greit å ha dempergaffel foran. For å få gode demping-egenskaper kan lette utøvere kjøre med litt mindre luft i dekkene enn vanlig. Det er viktig at bremsene er riktig innstilt.

4.4. Utforsykler

For de beste rytterne er det viktig med fulldemping. De har nå oppøvd god teknikk, og vil med en fulldempet sykkel kunne få ytterligere fremgang. Mange av de fulldempede syklene er nå utstyrt med skivebremses eller hydrauliske bremses for økt bremseeffekt. Især på vått føre ser det ut til å være en fordel. I utforløp er det vanlig med dekk på 2,1 - 2,5», mot 1,9 - 2,1 som ofte benyttes på rundbaneritt. Avhengig av hvor raske løypene er velger eliten å ha fra 46 til 52 tenners krankjedehjul.

Det er kunst å stille inn en utforsykkel. Den må tilpasses utøveren (størrelse og erfaring) og løypa. Utøverne må kjenne syklene sine. Sammen kan dere drøfte innstilling og justeringer og tenke igjennom hvorfor ting går i stykker.

4.5. Hvorfor utfortreningen bør legges opp med utgangspunkt i hva du møter i utforritt

Flate partier

- Fordrer kraft i beina.
- Trening på bane nyttig.
- Styrketrening med vekter og på sykkel.
- Intervalltrening og spurter.
- Uhøytidlige konkurranser/øvelser som fordrer «trøkk» i beina.

Raske partier

- 80-90% av maks. puls. Intervalltrening.
- Aerodynamisk posisjon. Prøve å finne frem til det som går forrest.
- Ikke sikkert det lønner seg å trå hele tiden.

Svinger

- Finne rett øyeblikk å bremse og gire.
- Finne rett veivalg gjennom svingen. Må prøve seg fram på hva som fungerer best.
- Viktig å kunne ulike svingteknikker.

Tekniske partier

- Viktig å lære løypa å kjenne.
- Kunne tilpasse kjøringen til hva som skjer.
- Trene allsidig - øve på ulike triks. God motorikk viktig.
- Kunne reagere raskt og riktig.

Hopp

- Ligner det alpinistene gjør.
- Kunne trykke riktig før hopp.
- Viktig å mestre sykkelens i lufta.
- Viktig å forberede landing.
- Dempingen ved landingen viktig. Må være presis med hvordan hjulene lander.
- Kunne forhøpe.
- Mestre både store og små hopp.
- Kunne svinge like etter hopp.
- Kunne falle riktig.

- Trening av hopp ved BMX, motorcross.

4.6. Utforløyper for ulike aldre og nivåer

Utforløyper for yngre skal være enkle uten store ujevnheter. De bør inneholde seksjoner som medfører bremsing og behersking av svingteknikk. Når de blir eldre skal det gradvis blir vanskeligere, og følgelig inneholde større hindringer.