

1. *Innledning* _____
1. *Utvikling av taktiske egenskaper* _____
2. *Energi og krefter* _____
3. *Taktikk i forhold til alder og tekniske ferdigheter* _____
4. *Taktikk i ulike situasjoner i rittet* _____
5. *Taktikk i ulike type ritt* _____
6. *Valg av taktikk* _____
7. *Trening av taktiske ferdigheter* _____

TAKTIKK

1. Innledning

Definisjon taktikk - Anstrengelser man gjør for å styre konkurranseforløpet i gunstig retning.

Hva er taktikk? En proffsyklist svarte en gang: « Den letteste taktikken er å ta ledelsen og ikke slippe noen forbi seg resten av rittet». Sant nok det - han ble verdensmester etter at han tok ledelsen 2 meter før mål og beholdt den.

Taktikk er idrettens krigskunst. En kan trene seg opp til å bli fysisk best mulig, avstemme teknikken og utstyret til en maksimal prestasjon og forberede seg mentalt til innsatsen, men når det kommer til øyeblikket man skal omsette all denne forberedelsen i en prestasjon, skal en ofte bli nødt til å ta taktiske valg. Det er derfor trenerens og laglederens oppgave å skolere og veilede utøveren også i denne delen av utviklingen slik at han/hun blir en komplett syklist. Nå er ikke dette kompendiet ment å være et oppslagsverk i taktiske løsninger, dertil er det for mange mulige løsninger, men se på den heller som råd for de skritt en utøvers utvikling bør stimuleres.

Sykkelsporten er ganske enestående i sin karakter. I hvilken annen utholdenhetsidrett kan du se 200 utøvere komme i mål i løpet av få sekunder etter 6 timers anstrengelse? Hvilken lagidrett har 25 lag på banen samtidig? Finnes det idretter hvor utøvere møter hverandre så ofte og i så mange timer? Hvor må du passe på så mange motstandere samtidig? Og til slutt: finnes det andre idretter hvor du er avhengig av motstandernes samarbeid før du angriper dem? Alt dette gjør sykkelens taktikk fascinerende, men også innviklet for unge syklister. Spesielt oversiktlige styrkeforhold og manglende bredde her hjemme gjør det vanskelig for dem å få erfaringsgrunnlag på det taktiske, noe som først kommer til overflaten når de reiser ut og møter utenlandske konkurrenter. Også rittarrangører hjelper til ved å finne løyper som «skiller godt» slik at de sterkeste kan avgjøre med sine fysiske egenskaper.

Fra tid til annen hører man ledere og utøvere som uttaler seg om taktisk gode motstandere som «luringer» - nesten som om det er uhederlig å beherske taktikken. Det er en holdning som sporten ikke er tjent med. Selvsagt er det lov for den fysisk svakere å slå den med bedre oksygeninntak eller sterkere muskelatur. Akkurat som det er lov at Norge slår England i fotball med beregnet taktikk og stor innsats selv om England har mange flere gode spillere. Det som er usportslig er å betvile at vinneren er best!

La oss tenke oss et stort mesterskap, bare fire ryttere er igjen i teten et par mil før mål: en rask spurter, en ultralett bakkespesialist, en kraftig temposyklist og en som kan litt av alt. På siste bakken angriper klatre-eksperten. Det er hans plikt å bli kvitt spurteren før mål. Hvis spurteren henger med er det ikke tvil om at hans laktat-verdier er høyest når de nærmer seg toppen av bakken, det er prisen for hans hurtighet. På flaten prøver så tempo-giganten å drepe de andre med noen forsøk på å stikke av i motvinden, bakke-spesialisten hopper opp og ned på setet når han prøver å henge med på sitt lette gir. To kilometer før mål, når tempomannen er stiv, angriper altmuligmannen, han vet han ikke må vente på spurten. Poenget er at alle fire prøver å spille ut sine sterkeste kort og ingen kan måle hvor mye det koster dem å gjøre det. Bare at det er vinneren som har lyktes best. La oss respektere han for det. Mennesker har ca. 20 milliarder hjerneceller og to ben! Det er lov å bruke det man har.

1. Utvikling av taktiske egenskaper

Hvordan kan så treneren og laglederen påvirke taktisk dyktighet hos den unge utøveren? Kan man lære og trene kvaliteter? Nor ser ut til å ha medfødte egenskaper som fører til det som kalles «konkurranse - intelligens». Andre ser ut til å aldri få dreisen på gamet, men det spørres om det ikke dreier seg om egenskaper

som mot, selvtillit, og ikke minst god observasjonsevne som skaper gode taktiske ryttere. Taktisk forståelse kan læres og kjøretekniske grunnprinsipper kan det trenes på.

Hver rytter tar en del taktiske avgjørelser i løpet av et ritt. Antallet øker med større antall deltakere., lengre ritt, jevnere nivå og økt hastighet, samtidig som betenkningstiden blir kortere. Derfor stilles de største taktiske krav til de som nærmer seg internasjonalt nivå. Det er derfor viktig at skoleringen begynner tidlig, faktisk før taktiske egenskaper er avgjørende for resultatene! Dette stiller krav til treneren. Han må kople kjøretekniske ferdigheter og taktiske ferdigheter i treningsopplegget og skape en treningskultur hvor det er plass til disse elementer. Alt for ofte er trening av unge utøvere dominert av fysiske krav etter jungellovens prinsipper: den sterkeste bestemmer, og hver bakketopp skal ha en vinner! Vi kommer tilbake til trening av taktiske elementer senere.

Laglederen har en viktig rolle når det gjelder taktisk skolering av unge utøvere. Riktig valgte taktiske oppgaver i ritt, såvidt innenfor realistiske muligheter kan skape positive opplevelser som øker selvtilliten og gjør at rytteren ser nye muligheter. Taktiske mål utenfor rekkevidde eller uten reelt innhold derimot skaper prestasjonsangst og tvil. Det er derfor av betydning å se rytterens taktiske nivå i forhold til opplæring, erfaring og mental modning. Man må lage en plan også i forhold til denne delen av hans utvikling. Der treneren og laglederen ikke er samme person, må de samarbeide tett for å kunne sette opp nøyaktige trenings- og konkurranseplan.

2. Energi og krefter

Olympisk- og verdensmester Hennie Kuiper forklarte sykkeltaktikk på en enkel måte: «Først spiser du matpakka til turkameraten din og så begynner du på din egen matpakke». Han visste nok hva han snakket om, han vant begge titler etter ca. en time solo-kjøring. Og riktignok dreier sykkeltaktikk seg om energi og krefter, spare på den ene siden og bruke på den andre.

for å kunne dosere riktig må vi ha innsikt i de kreftene som spiller inn i et sykkelritt. Tabellen nedenfor gir en oversikt over noen av kreftene en syklist må overvinne.

En (ensom) sykkelrytter som arbeider med en effekt på 400 Watt presterer slik.				
FORHOLD	KM/TIME	RULLEMOTSTAND	LUFTMOTSTAND	TYNGDEKRAFT
på flat vei, vindstille	44	12%	88%	0%
på flat vei, 4m/s motvind	36	9%	91%	0%
motbakke 10%	17	5%	5%	90 %

(etter G.v. Ingen Schenau - 1985)

A. Rullemotstand (friksjon): avhengig av dekkoverflate, hastigheten, rytterens vekt og veiens overflate. Rullemotstande er forholdsvis liten, vanskelig å påvirke og nokså lik for alle og er dermed lite interessant taktisk.

B. Aerodynamisk friksjon: luftmotstand på grunn av egen hastighet og vind. Luftmotstanden øker eksponentielt med hastigheten. Ligger man riktig plassert i dragsuget bak første rytter kan man spare opp til 30% arbeid. Ved store hastigheter (eller mye motvind) er besparelsene enorme, med ved lav hastighet er de knapt merkbare! Det betyr at det ikke er naturlig for 12-åringene å legge seg på hjul. Med den lave farten de holder er forskjellen ikke så lett å merke. Og det betyr også at det er lettere å riste av seg noen i motbakkene hvor hastigheten er relativ lav. En kan si det på følgende måte: det finnes bare en mann i verden som har klart å sykle mer enn 55 km i løpet av en time (Tony Rominger - 1994), men det finnes tusenvis av syklister som hadde klart å ligge på hjul denne timen! Og akkurat dette gir sykkel-sporten sin egenart. Vindretningen - og styrken bestemmer retning og størrelse på det aerodynamiske vakumet bak en syklist. For å disponere kreftene riktig er rytterens observasjon av vinden underveis avgjørende.

C. Tyngdekraft: er en faktor i motbakkene og utforkjøringene. som vi har sett er tyngdekraften ca. 90% av motstanden som må overvinnes i en bratt motbakke. Å ligge på hjul har bare psykologiske fordeler, pluss ulempen at en ikke selv bestemmer tempoet. Lette syklister har store fordeler på lange motbakker der det ikke kan brukes stor kraft. Det skal påvirke den taktikken man velger. Kunnskap om løypa er selvsagt sentral i planleggingen.

D. Egen (og lagkameratenes) fysiske muligheter

Mange perfekte planer har blitt fiasko på grunn av overvurdering av egne krefter. På den andre siden kommer mange syklister over mål med ubrukte krefter. Det å kunne dosere sine krefter er vesentlig i taktisk handling. Dette lærer en bare ved å prøve. Å tørre å prøve ut forskjellige fremgangsmåter er basis for læring og laglederen bør stimulere dette. Man må ha innsikt i energileverandører i kroppen for å kunne fordel krefter og slå til i riktig øyeblikk. Uten å gå i dybden her kan vi nevne kroppens energiforekomster.

Type	når brukt	varighet
Fettforbrenning	rolig fart, feltkjøring	nesten ubegrenset
Karbohydratforbrenning. - aerob	tempo, bakker	ca. 1 time
Karbohydratforbrenning. - anaerob	langspurt, bakkespurt	1-2 minutter
(forbrenner 10 ganger så mye karbohydrater enn aerob for samme mengde energi)		
Fosfatlagre (ATP/CP)	spurt, rykk	10-20 sek. av gangen

I et sykkelritt bruker man samtlige energileverandører. Legg merke til hvor dyr anaerob forbrenning er, i tillegg til at man blir stiv. God taktikk går ut på å bruke den mest økonomiske energileverandør som er mulig for hver situasjon.

Også innsikt i sin egen «spisskompetanse» bidrar sterkt til taktiske muligheter. Noen kan sykle fort i mil etter mil mens andre sykler meget fort i 1 kilometer og en tredje kan sykle fryktelig fort i 10 sekunder. I friidretten hadde de startet i hver sin øvelse, mens i sykkelporten kan faktisk alle tre være vinneren med et tilpasset taktisk opplegg.

E. Motstanderens fysikk:

En skal være tilbakeholdende med fokusering på motstanderens styrke hos unge idrettsutøvere, det er først og fremst sine egne muligheter som må utvikles. Men det er lønnsomt å lære å observere motstanderens muligheter. Hvem er sterk i dag, hvem sparer seg, hvem satser det laget på, hva vil han helst og hva vil han helst ikke av løpsutvikling, hvem sykler opp bakken i «mitt» tempo, hvem ønsker en langspurt? Det er mange svar en får i løpet av et sykkelløp som hjelper å ta de riktige valg når avgjørelsen faller. Observasjon må lærer og automatiseres. Video-opptak av ritt kan være til stor hjelp.

Når vi vet alt dette har vi elementene til regnestykket. Nå kan vi bestemme hva vi skal bjøre hvor og når. Definisjon av taktikk kan da formuleres slik:

Taktikk = optimal timing, dosering og plassering

3. Taktikk i forhold til alder og tekniske ferdigheter

Før vi går over til å se på taktikk i forskjellige situasjoner og med forskjellige mål, må vi se på taktisk utvikling gjennom alderstrinn. Rytterens evne til taktisk kjøring utvikles gradvis og avhenger av tekniske ferdigheter, erfaring, treningsopplegg og mental modning. Det skal derfor være store forskjeller blant rytterne i de forskjellige aldersklasser, mellom ryttere som trener alene og de som trener i grupper. Og det er store forskjeller i treningskultur i de forskjellige klubbene. Likevel skal vi her prøve å gi et opplegg for utvikling av taktiske ferdigheter gjennom trening, både individuell og for lag, og de kjøretekniske prinsipper som de baserer seg på. På hvert trinn må i tillegg gamle kunnskaper terpes og finslipes. Det er opp til treneren å

tilpasse opplegget for de som utvikler seg raskt og de som begynner senere. Inndelingen gjelder ikke for jenter der klassene er for små til å følge samme opplegg. De følger som regel utviklingen av en yngre gutteklasse, avhengig av trenings- og konkurransetilbud.

A. Under 13 år

Ofte dårlige utviklede kjøre-egenskaper, usikker styring. Alle kjører hver for seg i ritt, ukjent med begrepet luftmotstand, ligge på hjul.

Kjøretekniske ferdigheter: svingteknikk, styreteknikk, sittestilling på sykkel (tilpasning av sykkel er viktig). Etter hvert: ligge på hjul, riktig bruk av gir (tidlig giring før svinger og bakker).

Taktiske ferdigheter: gå i brud, lære å spurte (beregne lengde på spurten), fordele krefter.

B. 13-14 år

Kjøretekniske ferdigheter: videreføring av ovennevnte teknikker, sykle i felt, maer avansert svingteknikk, utforkjøring, aerodynamiske prinsipper, ta føringer, tette luker, støte, lære å forandre tråfrekvens for å reagere på tempovekslinger (ikke bare skifte gir).

Taktiske ferdigheter: plassering i felt i forskjellige faser av rittet, gå igjennom løypa før start, timing av angrep, regulere farten i forhold til taktisk plan.

Lagtaktikk: innføring av enkle lagregler som f.eks. ikke kjøre etter en lagkamerat som går i angrep, kommunisere med lagkamerater underveis.

Evaluering av rittet på neste trening: hvorfor gikk det som det gikk og hva skal vi trene på?

C. 15-16 år

Kjøretekniske ferdigheter: lære å observere vindretninger mens en sykler, sidevindkjøring, lagtempo, trening spurtegenskaper i alle variasjoner, utforkjøring.

Taktiske ferdigheter: lære å spurte på riktig side i forhold til vinden, lære å analysere egen styrke og svakheter og lage plan i forhold til det, angrep i alle mulige situasjoner, analysere siste 500 meter av rittet før start for planlegging av spurten.

Lagtaktikk: utvide lagregler, lære å forsvare lagkamerater i angrep, bremse tempo i feltet, lage luker, dra opp spurten for lagkamerater, utføre taktisk lagplan i ritt som f.eks. angrepsrekkefølge.

D. Junior

Kjøretekniske ferdigheter: videreføring og polering av nevnte teknikker, viftekjøring.

Taktiske ferdigheter: analysere motstandernes svakheter og styrke.

Lagteknikk: lagkapteins rolle byttes på slik at alle får anledning til å lære å mestre den, (det er ikke nødvendigvis lagkapteinen som alle kjører for, lagkapteinen er organisasjons-lederen), organisering av laget (roller, angrepsrekkefølge).

E. Senior

Mer avansert organisert, lagkapteinordning, rollefordeling. Erfaring utlandet.

Et opplegg som er skissert her gir en tidlig mestring av taktiske ferdigheter. Det er rytteren selv som må lære å benytte seg av dem i situasjonene. Evaluering av ritt er sentralt i læreprosessen.

4. Taktikk i ulike situasjoner i rittet

Taktikk kan beskrives som syklistenes bevegelser i forhold til motstandere, løype og vinden, for i så måte å utnytte sine sterke sider og motstanderens svakheter, med målet å styrke sine egne (eller lagets) sjanser.

Ikke alltid er målet en høyest mulig plassering, det kan f.eks. også være aktuelt å vinne mest mulig tid på noen, posisjonere en lagkamerat i best mulig posisjon eller rett og slett å gjøre det umulig for andre å gå i brudd, være «bruhode» for et senere angrep eller fungere som «frimerke» for en mulig angriper. Det er umulig å lage en bruksanvisning med alle mulige løsninger på alle mulige situasjoner. I stedet skal vi gå gjennom en del vanlige situasjoner å se på noen mulige løsninger for å illustrere tankegangen. Vi går utifra amatørnivå der ikke annet er nevnt. Og husk at det alltid finnes unntak. Det er akkurat det å være uforutsigbar som gjør taktikken vellykket! Derfor må en god taktisk løsning aldri gjentas mer enn to ganger etter hverandre før en avveksler med en annen variasjon.

A. Taktikk i motbakker

Individuell taktikk:

Korte bratte bakker er egnet for angrep for kraftsyklister. De er gjerne litt tyngre enn de fleste og har derfor ikke fordel av å la tempoet dale før selve angrepet, fordi akselerasjonen koster tunge ryttere mer enn lette. Derfor skal en kraftsyklist helst beholde farten etter utforkjøringen og kjøre oppover på forholdsvis tungt gir og i jevn fart.

Klatreeksperten derimot er forholdsvis lett (stor oksygenopptak i forhold til muskelmassen), kjører på lettere gir og har fordel av å akselerere fra lavest mulig fart, gjerne flere ganger og holde et ujevnt tempo så lenge

han har følge av tyngre syklistere. Han skal helst angripe lenger opp i bakken når farten er lavest.

Den kondisjonsterke syklisten produserer minst melkesyre oppover, han har derfor fordel av å vente med angrep til de andre er på det stiveste. Det kan gjerne være like før toppen, da er det han som kommer raskest i gang med toppfarten. Spesielt når bakketoppen går over i ei slette kan han ta et stort forsprang på denne måten, fordi det ikke er noen utforkjøring i hvile i.

For den syklisten som blir nødt å kjøre defensivt i motbakkene kan det være fornuftig å ikke konsentrere seg om de som kommer først på toppen, men om dem som klarer å ta dem igjen etterpå. Det kan koste dyrt å få for høye laktatverdier.

Lange motbakker er mer egnet for lette syklistere å angripe på. Det samme gjelder om tempovekslinger som nevnt tidligere. Lange motbakker blir som regel fulgt av lange utforkjøringer som pleier å jevne ut en del av forskjellene. Det kan være fornuftig å konsentrere seg mer om grupper som stikker enn om enkelte ryttere, spesielt når det er langt igjen til mål. Mange bruker pulsklokke for å kunne bestemme beste tempo oppover. Amatør verdensmester i 1995, Danny Nelissen, ble kjørt av hver runde på den lange motbakken i den tynne lufta i Colombia, før han slo til i siste runde og vant. Han forklarte etterpå at han hadde fulgt på pulsklokka til den verdien som han visste var optimal. Men det krever at man er veldig godt forberedt og vet hva man gjør.

Svingene gir angrepsmuligheter. Innersvingen er mye brattere enn yttersvingen i motbakker. Ryttere som begynner å bli stive tar helst yttersvingen. En rytter som har noe å gå på kan ved å angripe i innersvingen kutte mange meter. På den andre siden kan man i en yttersving bygge opp farten på tyngre gir uten at noen merker det før i utgangen av svingen.

Det er en stor fordel å kjenne løypa før et ritt starter. Noen rekognoserer med bil. Her skal laglederen være forsiktig fordi man kan få feil inntrykk av motbakker når man kjører bil og urutinerte syklistere kan både over- og undervurdere vanskelighetsgraden. Muligens er det bedre å studere løypeprofilen, men her må man ha trening fordi det er så mange målestokker som brukes, som både kan overdrive og undervurdere vanskelighetene. Generelt sett har jeg følgende erfaring med unge syklistere i lange motbakker: første gang de møter en uoversiktlig motbakke starter de for optimistisk og avslutter for pessimistisk, andre gangen de møte samme bakke starter de for pessimistisk og tredje gangen klarer de å bestemme riktig tempo fra bunn. Har de prøvd bakken bare en gang er de kanskje skremt før start?

Noen prøver å stikke før selve motbakken, for å få noe tid å gå på. Som en regel må man da angripe nokså tidlig fordi tendensen er at mange kjører defensivt siste mil før avgjørende motbakker og ikke lar noen gå.

Lagteknikk:

I oppoverbakker er det hver mann for seg selv, men i proffsykling, hvor nivået er ganske jevnt, ser vi at laget til de beste i sammendraget kjører maksimalt tempo oppover for å forhindre tidlige brudd. Først når alle hjelperyttere er oppbrukt kommer angrepene, som regel så nær toppen at skaden lar seg reparere etterpå. I amatørsykling er lagene mindre og mer ujevnt besatt. Lagkameratene kan gjøre innsats for å tynne ut feltet med stadige rykk i bakkene, men faren er å slite ut laget sitt i samme slengen. Det er meget viktig at rytterne på laget har oversikt over hverandres situasjon i motbakkene slik at man ikke dreper hverandre med uheldig plasserte angrep. Og over toppen bør man orientere seg om hvem som kommer tilbake bakfra, det kan redde en lagkamerat som dingler etter og som senere kan hjelpe deg å avgjøre rittet.

B. Taktikk i utforkjøringer

Den beste taktikk i utforkjøringer er å læse riktig teknikk. En sjelden gang blir et ritt avgjort etter god utforkjøring. Årets første verdenscupritt Milan-San Remo er et eksempel på et ritt som krever gode utforegenskaper. Rittet blir som regel avgjort på siste bakken 5 km før mål. Den som leder 15 sek. på toppen og kjører bra utfor har en god sjanse til å vinne. Eddy Merckx hadde ofte treningsleir i San Remo og «pugget» utforkjøringen med fra Poggio. Han vant Milan-San Remo syv ganger!

Spesielt urutinerte ryttere liker å gå i brudd i utforkjøringene. Det gir en god følelse men sjelden resultat. Om man klarer å opparbeide seg 100 meters ledelse er ikke det mer enn 5 sek. i tid. Det er derimot lønnsomt å kjøre langt fremme i utfor for å unngå å komme bak velt og tvilsomme teknikkere. I det hele tatt gjelder så vel i utfor som på flatene å se og komme seg for forbi syklistene som ikke behersker svingteknikken særlig godt. Lagteknikk i utforkjøring er farlig og bør ikke planlegges.

C. Taktikk i feltet

Individuell taktikk:

Her hjemme er forholdene i et sykkelritt ofte nokså oversiktlige. Få ryttere som kan vinne, få lag som dominerer, få steder som det blir angrepet på, små felt og alle kjenner hverandre. Kommer man i utlandet forandrer det seg radikalt. En kan ikke være med i alle brudd, da værere man ikke mange mil. Derfor må vi ha en pekepinn hvordan rittet kommer til å utvikle seg, slik at vi kan velge en plan som gir oss de beste oddsene.

Vi studerer følgende faktorer før start:

- studer løypeprofilen: er det steder hvor det er sannsynlig at feltet bryter i stykker? Bakker, sletter i motvind (viftekjøring). Dette bestemmer plassering i feltet.
- studer vindretning og styrke (værmelding).
- studer oppløpsside og siste sving og vindretning i spurten. Bestem gir for spurten.
- studer konkurrentenes situasjon f.eks. i sammendraget (hvem må ta initiativet, hvem kjører defensivt?).

Etter starten følger vi med i følgende faktorer:

- er det lag som kjører offensivt, som kjører defensivt (hvem beskytter de?)
- hvem virker sterke?
- hvor hissig reagerer feltet på bruddforsøk?
- oppstår det luker i feltet i motvinden?

Så lenge feltet er aggressivt og ordner opp kan man ta det helt med ro. En god plassering i et stort felt i denne fasen er rundt 20.-25. plass. Her blir man ikke påvirket av tempovekslinger foran, man slipper å bremse alt for mye i svingene, de fleste velt skjer lengre bak og man er raskt framme når bildet endrer seg. Man må ofte kjøre aktivt for å beholde denne plassen når det er mye bevegelse i feltet, men det lønner seg.

Når feltet begynner å strekke seg helt ut bør man være lenger fremme, og spesielt når det oppstår små luker i feltet. Når feltet begynner å tvile når noen går i brudd, farten går plutselig ned, og folk hviler og ser på hverandre, da er øyeblikket kommet for det avgjørende bruddet. Se hvem som har lyst å sykle nå og følg med dem. Går du i brudd selv, gjør det rolig - nesten uten anstrengelse. Utnytt fall i feltets hastighet eller rykk like før en sving. Ved lav fart i feltet lønner det seg å passere de andre syklistene så nær som mulig. Dette gir dem et inntrykk av stor fartsforskjell og det blir vanskelig for dem å legge seg på hjul før de vet om det følger flere etter deg.

Ved stor fart i feltet er det bedre å angripe på motsatt side av kjørebanelen, da får du de meterne som trengs i mellom deg og eventuelle forfølgere slik at de får like mye luftmotstand å jobbe mot.

Desto roligere du angriper, desto mindre reaksjon får du som regel. Reagerer hele feltet gir du opp med en gang og prøver på nytt etter en liten stund. Syklistene med stor fart i beina liker ofte å slippe noen andre i brudd først for å se reaksjonen til feltet. Ser det lovende ut for bruddet går de etter med en «jump». Dette er en effektiv metode, men man må være flink til å velge riktig øyeblikk.

Kommer du avgårde bestemmer du deg hvor mange du vil ha med. Er det langt igjen kan det lønne seg med 5-7 syklistene, flere blir uberegnelig, ikke bruk krefter på det. Der det bare en mil igjen holder det med 1 eller 2. Vis at du er interessert i samarbeid med en gang for å skape godt arbeidsmiljø. Når noen kommer opp til bruddet, gi dem litt tid til å puste ut før de må være med på vekslingsene. Når følger en periode hvor det ikke

må spares på energien for å kunne lykkes med bruddet. Tetgruppen må komme ut av syne for hovedfeltet! Organiser kjøremåten, viftekjøring, lengde på føringene. Observer hvem som sitter og sparer. Når bruddet ser ut til å lykkes planlegger du finalen. Hvem kan spurte, er det noen som samarbeider, er det noen som er sterk i føringene og som kan tenkes å stikke? Velg å ligge på hjul av den antatt sterkeste slik at du har kontroll på han, han rykker ikke rett eller han har vært i føringen og du har kommet i tet. Tenk hele tiden plassering, timing og dosering. Går du i et alt eller ingenting forsøk velg da nøye øyeblikk, du får bare denne sjansen. Utnytt løypa, vinden og eventuelle rivaliteter mellom fluktkameratene. Som regel oppstår den når de første bruddene kommer i selve fluktgruppa. Samarbeidet blir aldri som før etter det. Er du vekk alene, se deg aldri om, det gir forfølgerne psykologisk overtak og du kan ikke sykle fortere enn du gjør allikevel. Må du titte bak deg, gjør det da rett etter en sving. Da er farten lavere og du behøver ikke å snu det så mye. Sett deg ned og ro deg, kjør tempo og nyt friheten. Velg veibanen der det er minst motstand og kortest vei.

Lagtaktikk

Velg plan. Man kan kjøre defensivt for å beskytte lagkapteinen, en kan kjøre offensivt og prøve å gå mest mulig folk foran eller en kan sende en mann i brudd for å få motstanderne til å kjøre defensivt. Noen ganger velger man å satse på flere ryttere som veksler på å angripe, alt etter målsettingen. Går det tidlige brudd som ikke passer inn i planen kan man sende en mann som vakt uten at han samarbeider. Det ødelegger som regel samarbeidet foran slik at de ikke får for mye ledelse. Fordel arbeidsoppgaver og perioder i rittet. Det må hele tiden være noen blant de først 10 ryttere også i roligere perioder.

For å avgjøre hvor defensivt en kjører når en lagkamerat er i brudd, må man beregne oddsene for at han vinner. Det avhenger av faktorer som spurtkvaliteter, dagsform, andre som han er i brudd med o.l. Er sjansene hans rimelig store, stenger man feltet og bremser tempoet. Teknikken er noe forskjellig. Vanligvis legger noen lagkamerater seg blant de som veksler på å dra og tar ikke over føringen. En kan også gi den som ligger først en luke slik at tempoet blir oppstykket. Det er fornuftig å sørge for at tempoet ikke blir altfor lavt, da går det sikkert noen i brudd. En metode å sørge for, det er å ta over ledelse når han foran deg gir seg og har mistet farten og bare fortsette i et noe roligere tempo. Det er nok til at tempoet blir dempet. Hver gang det går brudd må en laget reagere øyeblikkelig. Tar det lang tid å kjøre inn slike rykk øker tempoet i feltet for mye og man nærmer seg utbryterne. Ved å spurte maksimalt bak utbryteren, får du han til å gi seg tidlig. En annen fordel er at man får en luke til feltet, slik at laget får en ekstra mann foran når et slikt motangrep skulle lykkes. Lagkapteinen må avveie om hele laget arbeider i forsvar eller om noen sparer seg i tilfelle forsvarstaktikken slår feil.

Når ingen av lagene er med i bruddet, må man belage seg på å kjøre lagtempo for å kjøre det inn eller sende en mann i kontra-angrep. Kjør en lagtempo må man ta hensyn til vindretningen og kjøre vifte. Ingen vits i å sette hele feltet ut av vinden. Bare de som er med og tar føringer får plass i vifta. Jakten må aldri bli panikkartet. Start rolig, organiser og øk farten etter hvert.

D. Taktikk i spurten

Individuell taktikk:

Spurten krever raske avgjørelser. Her er det lite tid å tenke seg om. Derfor er det viktig at rytterne er forberedt på spurten og ikke minst har et positivt forhold til spurten. Alt for mange trekker seg fra spurtsituasjonene med en unnskyldning. Å ha trent på spurtsituasjoner hjelper det å kunne reagere instinktivt.

Før starten har rytteren studert følgende forhold: vindretning, lengde på oppløpssiden, bredde på veien, veiens beskaffenhet, stigning, siste svingene o.l. Han har også valgt seg noen landemerker f.eks. 500 og 200 meter før mål. Han kan allerede da lage en midlertidig plan hvordan å takle spurtsituasjonen. Han vet da hvor han skal åpne spurten, hvilken posisjon han ønsker når gruppen han sykler i tar siste svingen, hvilken side av hjulet han skal ligge på i forhold til vindretningen.

Spurt mellom to ryttere. To ryttere som kommer til mål sammen, god tid foran forfølgerne, gir et

klassisk spurtoppgjør. Ofte slutter en av rytterne å ta føringer noen kilometer før mål for slik å oppnå den ettertraktede bakerste posisjonen. Den andre får da valget å stoppe opp også og kanskje bli tatt igjen av feltet eller å fra sin fluktmakker til mål med sjansen å bli overrasket. Når en har god tid er det ikke noe problem å dra med seg makkeren til mål i et forholdsvis rolig tempo, han sparer lite på det og du kan holde kontroll med han hele tiden ved å kjøre helt på siden av veien (ikke den siden vinden kommer ifra!) og holde hodet 45 grader til siden. Problemet er bare at du ikke kan en langspurt for da sitter konkurrenten hele veien i dragsuget og koser seg. Er langspurten den eneste muligheten for deg å slå han da er det nok bedre å gamble litt. Stopp helt opp og gi ham ditt beste smil. Hvis han ikke tar over da er han iskald. Tar han over må du forvente samme problemer neste gang du tar over igjen, kanskje er det best å stikke med det samme?

Når starte spurten? Ha alltid en formening om følgende egenskaper hos deg og hos motstanderen: akselerasjon, utholdende hurtighet og toppfart. Noen generelle regler: tyngre syklistene kommer noe senere i gang men har større topphastighet, de ønsker derfor en lang spurt. Lette syklistene derimot kan ofte være raske til å komme i gang men klarer ikke alltid å oppnå så stor hastighet som de mer muskuløse. Det finnes også temposterke syklistene som kan holde nesten-toppfart utrolig lenge, disse kan være farlig i en langspurt. Den som ønsker langspurt blir ofte nødt til å dra den opp selv med den ulempen at den andre kan ligge på hjul lenge og spare mye krefter til de siste 30 meter (spesielt i motvind). Erfarne spurtere passer i så fall på ikke å bygge opp maksimal farten for tidlig, slik at de har noe igjen når konkurrenten viser seg i motvinden også. Normale til lange spurter blir avgjort på topphastigheten. Alt for mange syklistene er mer opptatt av komme seg til mål enn å oppnå topphastigheten. De viser seg alt for tidlig ved siden av konkurrenten(e). En rutinert spurter tenker bare på å komme på bakhjulet til det rette øyeblikket kommer. Dette må læres tidlig.

Spurt med flere ryttere. Situasjonen der flere ryttere kommer til mål i teten gir mange muligheter, og slett ikke bare for rendyrkede spurtere. Her er det viktig å holde oversikt over hva slags ønsker de forskjellige syklistene har for finalen. De pure sprinterene skal som regel allerede ha avslørt seg ved å kjøre defensivt og holde gruppa samlet. De som har dårlige spurtegenskaper har allerede prøvd å stikke av alene. Når rytteren har bestemt seg for hvordan hans skal prøve å vinne, gjelder det å være 100% konsentrert og å prøve å lese de andre.

Når noen rykker f.eks. 1 km før mål må du være med eller overlate jakten til de andre. Blir det deg som må kjøre etter har du tapt rittet. Er du med på bruddet må ikke du overta uansett, men se på muligheten for å lykkes først. Blir dere tatt igjen, prøver en annen seg, da må du være med øyeblikkelig igjen. Kort sagt: Du må være med på alt som skjer uten å bruke særlig krefter før du er sikker. Blir det allikevel spurt må du velge det bakhjulet som passer best til ditt opplegg, den siden som er mest skånet for vinden uten at du stenger deg selv inne. Timing, plassering og dosering av krefter. Desto flere som kommer sammen desto lengre blir spurten (større sjanse at noen begynner for tidlig). Også siste svingen er ofte med å bestemme når spurten starter nesten uansett hvor langt det er igjen til mål. Pass på at ingen får større fart i inngangen av svingen enn deg selv, spesielt i brede svinger kan man ta mange meter uten at noen kan reagere.

Lagtaktikk:

Når det blir klart at det kommer til å ende med en spurt og man er så heldig å ha en eller flere lagkamerater med, da kan man samarbeide for et bedre resultat. Selvsagt ligger det muligheter i å gi lagkameraten en luke før selve spurten, men ofte vil konkurrentene være oppmerksom på det. Vanligvis drar den ene opp spurten for den andre. I proffsykling er det vanlig i store felt at laget kjører 3-5 mann sterke «tog» mot slutten av etappene, hvor tempoet ligger så høyt at feltet strekker seg og ingen har sjanse til å stikke av. På de siste par hundre meter kommer så spurteren frem og vinner Dette går ofte feil fordi også konkurrerende spurtere profiterer på dette opplegget.

I mindre felt eller i amatørsykling ser man en annen form for å dra opp spurten. Her er det mer snakk om å begynne spurten for tidlig med lagkameraten på hjul slik at konkurrentene må legge seg på hjul og ingen kan ta initiativet. Kunsten er da å øke farten for så å slippe lagkameraten ut akkurat i for ham passende avstand til mål, d.v.s. avstanden han kan holde toppfarten. Dette er en kunst å få til fordi man må ta dette på følelse.

En må kjenne

lagkameratens spurt, sine egne egenskaper og forholdene ganske bra. Vi ser da også i praksis at dette ofte går feil. Vanligste feil er at den som drar opp spurten starter for tidlig eller i for stor fart slik at han stivner for tidlig, lagkameraten blir hengende og stivner før mål og begge havner langt ned på lista. Grunnen er vel at ikke mange har dette som en del av treningen. Har du først lært å dra opp en spurt er du god nok til å vinne selv!!

De fysiske forskjeller mellom gode og dårlige spurtere er minimale i forhold til f.eks. forskjellene mellom gode og dårlige bakkesyklister. Derfor kan alle bli gode spurtere med skolering og trening. Forutsetningene er god reaksjonsevne og at en ser seg selv som spurter. Viktigheten av spurten i sykkelporten må ikke undervurderes, 4 av 5 plasseringer på pallen i verdenscupritt blir avgjort med en spurt. Jeg vil sammenligne evnen til å vinne spurten med evnen til å lage mål i fotball.

E. Lagtempo:

Lagtempokjøring er en kjøreteknikk. Prinsippene blir jo også brukt i fellesstartritt både i laget og sammen med motstandere i brudd, derfor skal vi bruke noen ord på det her. Organisering er sentralt i tempokjøring med flere ryttere. I lagtempo legger man vekt på å ikke la store ryttere kjøre bak de små, det gir ekstra luftmotstand. Også er det viktig å ikke la gode ryttere kjøre bak dårligere. Da får de dårlige problemer med å legge seg på hjul igjen. Formasjonen er hellig i lagtempokjøring. Rytteren som kommer fra teten vet akkurat hvem han skal legge seg bak, forstyrrelser i rekkefølge og ryttere som står over sin tur skaper ekstra anstrengelser for de som sliter mest. De må kanskje legge inn en spurt for å komme seg på hjul igjen og det koster fryktelig mye etter en føring i høyt tempo. Gjentar det seg oppstår det irritasjon (selv har jeg faktisk vært vitne til at rytterne på et lagtempo var i tottene på hverandre under en konkurranse og jeg kan tenke meg hva som utløste dette). Det er derfor viktig å rotere med laget selv om man ikke har så mye å bidra med lengre. Bedre med 10 meter føring enn ingenting.

Det er bestemannen som bestemmer tempoet, de andre tar over i samme fart men tar kortere føringer, alt etter evne. Slik oppnår man et jevnt tempo som er avgjørende for resultatet. Ved sidevind velger man vifteform og når det er mange med kan man velge dobbeltvifte slik at man kjører «rundt». Det er fort gjort å ta for lange føringer når man blir ivrig, men det kan gå ut over tempoet. Lagkapteinen gir klar tilbakemelding når noen kjører ujevnt. Varier teknikkene på fellestreningen, det er avgjørende når du kommer i brudd å beherske de. Vær bevisst hvilket hjul du velger i rittet, det kan spare deg for mye anstrengelser. Rolige, formsterke ryttere er en drøm å ligge bak for å spare seg selv.

5. Taktikk i ulike type ritt

Forskjellige ritttyper krever som regel forskjellige taktiske løsninger. Her vil vi filosofere litt om de ulike krav til disse.

A. Gateritt

Gateritt stiller følgende krav til syklisten. Hurtighet, årvåkenhet, angrepslyst, spurtstyrke og god styre- og svingteknikk. Gateritt er dårlig egnet til den defensive lagtaktikken fordi feltet er vanskelig å kontrollere som følge av stor hastighet, mange svinger og mye bevegelse i feltet. Slite ut motstandere er heller ikke lett i et gateritt. Laget må derfor konsentrere seg om å få flest mulig ryttere med foran og om å få ryttere i brudd hele tiden.

Lagkjøring gir seg mest utslag i å gi lagkamerater luker og i å være med i kontra-angrep. I motsetning til fellesstartritt hvor man bygger opp forspranget over lang tid kan man i gateritt med hell prøve å få tak i halen til hovedfeltet så raskt som mulig. Leder man først med en runde blir rittet lettere å kontrollere. Spesielt viktig i gateritt er å bli kjent med løypa med en gang. Man kan gjerne gå i et prøvebrudd tidlig for å kartlegge svingene, vinden og ujevnheter i veibanen. Anstrengelsen sparer man fort inn når man skal kjøre runden mange ganger og det hjelper å kunne plassere rykk og starte spurten riktig. Gateritt vinnes som regel

av ryttere som tør å gå i angrep ofte og sjelden av tvilere.

B. Fellesstart

Slike ritt stiller mye krav til det å kunne kjøre beregnende og billig i store deler av rittet. I motsetning til gaterittet skal lagtaktikken være bestemt på forhånd, løypa studert og planen lagt. Resultatet er mange ganger avhengig av hvordan laget fungerer, fordi det er tid til å innkjøre tidlige brudd og reparere skaden. Viktig er det at lagplanen tillater forandringer og tilpasninger underveis for å kunne utnytte rytternes dagsform. I fellesstart har man ikke så mange forsøksmuligheter for å danne det riktige bruddet fordi man legger mer i hvert forsøk. Det er derfor også viktigere å følge med på konkurrentene enn i gateritt og en må være nøye med hvem man prøver å stikke sammen med.

C. Etapperitt

Ritt over flere dager må egentlig deles opp i korte etapperitt, hvor vinneren må være med foran i samtlige ritt, og lange etapperitt, hvor laget til vinneren må være i stand til å kontrollere feltet og konkurrentene. Felles er at vinneren i etapperitt må være i stand til å tenke effektivitet og rasjonalitet. Han skal ofte velge ikke å sykle for dagens etappeseier men istedet slå til når en konkurrent for sammendraget er i vanskeligheter. En sammenlagtvinner tenker mer sekunder enn plasseringer og må ha evne til å være konsentrert hele tiden og må ha psykisk styrke til å prestere maksimalt i temporittene uten å «blåse opp» motoren. Samtidig må han ha mot nok til å koble om fra defensiv til offensiv når motstanderne minst venter det.

Et praktfullt eksempel skjedde i Frankrike Rundt 1995. Etter en ukes kjøring står et 54 km langt temporitt på programmet hvor alle forventer at Indurain skal ta over ledelsen. Men det konkurrerende Once-laget som har fem fremragende temposyklister (Jalabert, Zulle, Breukink, Mauri og Bruyneel) bestemmer dagen før temporittet å sørge for å slite ut spanjolen i den lange etappen til Liege. De sender folk i angrep hele tiden. Etterhvert blir Indurain lei og gjør noe som ingen forventer, han angriper selv 40 km før mål. Bare Bruyneel klarer å henge på bakhjulet hans. En time kjører Indurain mot hovedfeltet hvor Once-laget kjører lagtempo. Han tar 50 sekunder. Dagen etter vinner han temporittet med uvanlig liten margin, bare 12 sekunder, tydelig preget av anstrengelsene. Men det psykologiske overtaket han har fått er kanskje avgjørende for hele Frankrike Rundt?

Bonussekunder kan være avgjørende i etapperitt, men å samle de kan være slitsomt. Her må man ha et nøkternt forhold til og ikke kast seg i ethvert oppgjør. Riktig behagelig er det å ha en lagkamerat med spurtstyrke og rutine som tar seg av bonussekunder slik at de ikke faller i feil hender. Laget må ha tungen rett i munnen og være villige til å ofre seg for sin kandidat til seieren. Her er det viktig med en lagkaptein som har god oversikt over konkurrentene og gjennomskuer motstandernes trekk. Jobben består ofte i å holde tempoet oppe til hindringene hvor lederen må klare seg selv.

Et vanlig trekk er å få to eller flere fra samme lag høyt på sammenlagtlisten for så å kunne angripe annenhver gang. Det krever godt samarbeid og kameratskap. I praksis ser man at det lett oppstår en konkurranse situasjon innenfor laget. Ha derfor åpenhet om rollene og oppgavene i laget.

6. Valg av taktikk

Før rittet starter velger vi en plan. Laglederen er styrmannen her, men det er også viktig at rytterne får uttale seg. Det er de som kjenner motstanderne best, kjenner hvordan sine egne bein er idag og føler hva som er mulig. Som vi har vært innom tidligere, baserer taktikken seg på en del kunnskap om løypa, motstanderne o.l. Det er laglederens oppgave å sørge for at alle på laget har informasjon om løypa. Når man har gått gjennom den, bestemmer man målet for taktikken. Er det seieren vi går for, skal vi prøve å få en ny mann foran i sammendraget, eller spare mest mulig krefter for ettermiddagens tempo? Så peker laglederen ut lagkaptein når laget ikke har fast lagkaptein. Vanligvis velger man en lagkaptein som er sterk nok til å være med foran og rutinert nok til å organisere laget mens rittet foregår.

Lagkapteinen er dirigenten for laget, mannen som holder oversikt og tolker motstandernes bevegelser, kommuniserer med rytterne på laget, delegerer oppgaver og spiller en viktig rolle i taktikken. Det er verdt å tanke på at denne rollen må læres og derfor bør man velge vikarierende lagkapteiner når anledningen tillater det. Lagkapteinen er ikke nødvendigvis den som laget satser på som mulig vinner. La oss kalle denne mannen for hovedmannen. Oppgaven hans før han slår til er å spare krefter hvis det er mulig. Han må stole helt på lagkapteinen og holde seg i nærheten av han. Vi bestemmer hvem laget skal satse på i rittet og hvordan. Vi velger også en reserveplan. Det viser seg at det er mye lettere å ombestemme seg enn å bestemme seg. Et lag uten plan blir tvilende og defensivt, men har rytterne en plan er de offensive og positive innstilt og klarer mye bedre å tilpasse seg uventede situasjoner. Eventuelt peker man ut ryttere som er «beskyttet», d.v.s. at de er fritatt for hjelpepytterarbeid første delen av rittet. I finale kjører alle på laget som fortsatt er foran, sammen.

Det kan ikke understrekes nok at den taktiske planen på nasjonalt nivå bør være angrepspreget. Når de sterkeste lagene mer eller mindre samarbeider om å holde tempoet opp for sammen å kjøre av de mindre gode, får man garantert gode plasseringer, men man ødelegger idrettsgleden for seg selv og andre. Indurain-taktikken med et «lagtempolag» som soper opp alle som er villig til å angripe hører ikke hjemme i amatør- og juniorsykling.

Laglederens oppgaver må ikke overdrives. Det er ikke mye han klarer å justere under selve rittet, det kan gå timer før han kan prate med sine syklister underveis. Hans viktigste oppgaver er å påvirke at alles interesser på laget blir ivaretatt, å sørge for variasjon i taktikken og å evaluere den etter rittet. Under rittet må han stole på organisasjonen og kommunikasjonen i laget. De ganger laglederen får sjanse til å kommunisere med en av rytterne under rittet, må han begrense seg til saklig kommunikasjon og realistiske fakta. Sin egen mening om det som har skjedd kan han beholde til evalueringen av rittet, når han har hørt rytternes versjon.

7. Trening av taktiske ferdigheter

I tillegg til teori- og videosesjoner kan unge utøvere trenes i taktiske ferdigheter ved å tilrettelegge trenings- og konkurranse tilbud avhengig av alder og dyktighet. Viktigst av alt er å etablere en treningskultur hvor alle viktige sider av sykkelsporten kommer frem. Dette krever riktig sammensetning av treningsgrupper og treningsprogram. Noen ganger må eldre syklister være med for å vise og forklare ting.

Under 13 år er man rettet på tekniske ferdigheter og treningen kan inneholde teknisk lek på en parkeringsplass, slalom, svinger, følg lederen. Kjøring i grupper med øving på å sykle på hjul (lære å ikke se på bakhjulet men på ryggen til han foran). Stilling på sykkel, holde overkroppen ned. Trene tempovekslinger ved å kjøre fra gruppe til gruppe på i en kort løype. Girbruk i varierte løyper.

Klasse 13-14 år konsentrerer seg mer om plassering og timing. Her passer det med gateritt og poengritt. Spesielt korte løyper synes jeg er brukbare fordi de har en utjevningseffekt med relativt mange svinger. Legg inn en kort bakke i tillegg og du får trening av girbruk også. Vi har med hell kjørt poengritt rundt en kornsilo (300m og fire svinger), noe som ble meget populært. Trening av svingteknikk i utforkjøring og slalom med kjegler. Innlagte spurter i trening er obligatorisk, f.eks. kan man spurte for hver stedsnavnskilt. Viktig å bli enig om sikkerhetsregler!

Klasse 15-16 år konsentrerer seg om lagtempo (varierte lengder på føringene, variert tempo), parløp, spurtvariasjoner. Dele treningsgruppa i to lag som kjører mot hverandre for å lære lagtaktikk. Man kan eventuelt velge at hvert lag kjører for den svakeste rytteren på laget (som den som skal vinne).

Juniorrytterne kjører vifte, drar opp spurter for hverandre, konkurrerer om hvem som klarer å kjøre lengst solo, poengritt for par (dra opp spurter) o.l. En fin treningsform er to grupper som kjører med f.eks. 300 meters mellomrom i bra fart. I hver gruppe er halvparten på lag A og andre halvparten på B. En fra hvert

lag i fremste gruppe har en sykkelflaske i lomme, de to venter på den andre gruppen, gir fra seg flaske til en lagkamerat som skal sykle den til første gruppe igjen, hvor neste rytter overtar. De som kjører i gruppene må ta føringer for å holde tempoet oppe, de som kjører med flaske kan rykke, legge seg på hjul eller hva de velger. Slik kjører man flaskestafett mellom de to gruppene (det laget vinner som tar igjen motstandernes

flaske med en runde, da forandrer vi lagsammensetningen). Man må være minst åtte ryttere, helst flere. Det blir mye rykk, tempo og lignende. Dette går bare på trafikksikre strekninger.

Alle taktisk trening bør ha et intervallpreg og ikke gjentas mer enn en gang i uka på grunn av relativt høye belastninger. En eldre syklist eller treneren bør lede slike treninger slik at intensjonen blir oppnådd. Viktigst av alt er at syklistenes lærer å gi og ta på treningene slik at alle oppnår treningseffekten de trenger. Man må unngå at treningene blir en maktdemonstrasjon for de sterkeste, da blir toppen fort veldig smal og det har vi ikke råd til i sykkelporten.

Jeg vil avslutte med følgende historie fra sykkelporten:

Året er 1980 og rittet Flandern Rundt. Dette er et av de mest pretisjefylte verdenscuprittene, og et par mil før mål ledet Francesco Moser og Michel Pollentier. De to var nokså forskjellige. Moser var verdensmester fra 1970 og en av de mest elegant syklister noensinne. Pollentier var stikk motsatt, en kortvokst kar med lange armer og bein, ingen nakke og en overkropp som slengte fra side til side når han syklet fort. Pollentier var en fenomenal syklist, spesielt i bakkene (han vant klatretrøyen i Tour de France), som aldri ga opp. Men selv om han syklet på hjemmebane var ingen i tvil om at Moser kom til å bli overlegen i spurten. Da kom det beskjed fra laglederne: «Jan Raas er på vei tilbake». Begge visste at Jan Raas, regjerende verdensmester, vanligvis var en enda raskere spurter enn Moser. Så Moser øker farten. Og Pollentier? Han slutter å ta føringer. Overrasket måtte da Moser finne si at Raas tok dem igjen noen kilometer før mål. Og da Pollentier angrep like etter, så Moser på Raas og Raas på Moser og begge visste at den som syklet etter hadde tapt. Slik vant Pollentier Flandern Rundt og beviste at det er mye lettere å slå to verdensmestere enn en. Og det er det fine med sykkelporten: muligheten er alltid der bare du ser den.

