



[Tillbaka till förstasidan](#)

Här några tips om cykling i grupp. Ursprungskälla till avsnittet längst ner är CK Valhall <http://www.ckvalhall.se>.

Cykling i grupp på landsväg

Nedan är både viktiga regler och tips för att rundan ska bli behag



Enkelled eller dubbelled?

Tänk på att:

Det är ofta säkrare att ligga i två led än enkelled där det är riktigt mycket biltrafik runt om. Bilisterna blir irriterade på att de plötsligen måste sakta ner till 40 km/timmen *men* det är säkrare för oss än om de tar en chansning i 85 km/tim, vilket är lätt om vi kör enkelled. Det är skillnaden i fart mellan bil och cyklar som utgör den största faran. En bilist ska alltid vara uppmärksam och kunna stanna vid hinder framför. Som grupp så syns vi oftast så bra att det inte är någon fara att cykla dubbla led. Vi kan räkna med att de hinner stanna, om det inte är en mycket smal väg med många dolda kurvor och hög snitthastighet för motorfordonen.

Man får ibland stå ut med att bilister tutar av den anledningen att det är jobbigt att flytta höger fot från gas till broms. Tyvärr triggas många cykelledare att påbjuda enkelled därför att de blir stressade av idoga tutningar. Men vi får inte glömma att cykeln har en plats i trafiken och vi måste ta beslut som kanske kan vara lite obekväma för andra trafikslag. För vår egen säkerhet, om inte annat.

Tecken i trafiken

Tecken i trafiken är en ren säkerhetsdeltalj då de som ligger på rulle i klungan inte ser hål ivägbanan, stoppsignaler osv lika bra som de som drar längst fram! Dessa visar vi alltid när vi är ute på söndagsrundan, oavsett om det är transportsträcka eller när vi kommit ut på landsvägen. Plugga på innan ni hänger med på söndag!

Stanna – en uppåtsträckt hand eller en bakåtsträckt hand med handflatan bakåt mot nästa cyklist.

Sakta ner – pumprörelse med ena handen, handflatan nedåt vägbanan **eller** stannatecknet.

Hinder höger sida – vinka med höger hand bakom ryggen "åt vänster". En del klappar sig på rumpen.

Hinder vänster sida – vinka med vänster hand bakom ryggen "åt höger". En del klappar sig på rumpen.

Hinder på vägbanan – typ hål, vägbrunn, glas, grus – peka ner mot vägbanan med den hand som befinner sig på samma sida som hindret. Vis stora hål; ropa "HÅL!"

Några viktiga punkter

§ 1 Bär alltid hjälm

Hjälm är obligatoriskt på alla klubbträningar, året runt.

§ 2 Lyssna på den träningsansvarige

Följ alltid träningsansledarens anvisningar när du deltar i klubbträningarna.

§3 Välj din grupp

På vissa, men inte alla, distansträningar tillämpar vi gruppindelning. Välj grupp efter din egen förmåga.

§ 4 Varna för hinder i tid

Sikten skyms när man ligger på rulle. Därför använder man sig av ett antal tecken så fort en fara upptäcks. Vidarebefordra tecknet till siste man. Vid riktigt farliga hinder eller gropar skrik: "HÅL!" eller annat så att varningen verkligen går fram bak i klungan där man inte ser hålet.

§ 5 Hjälp varandra

Det går förstås mycket fortare om alla hjälps åt om någon får en punka eller problem med cykeln.

§ 6 Respektera dina medtrafikanter

Följ trafikreglerna och kör säkert! Visa respekt för medtrafikanterna – precis det vi själva kräver av dem.

Sväng vänster/höger – vanliga svängtecknet. (Obs, tänk på att det ofta är halt i kurvor på grund av lite grus, var uppmärksam på det.)

Omkörande bil /buss – ropa "bil/buss". Detta används då vi befinner oss under transport på väg mellan t.ex. olika fartsträckor. Övriga deltagare ska då eka orden genom gruppen och gå in på ett led.

Tät trafik – ledaren kommenderar med att ropa "ett led" samt genom att sträcka upp ett finger eller vid många deltagare "ett led lucka". Det sistnämnda innebär att man grupperar sig en 5-6 cyklister med 10 meters mellanrum till nästa grupp osv. Orden ekas genom gruppen.

Enkelled – ett finger upp. Även detta upprepas längre bak.

Dubbelled – två fingrar upp. Även detta upprepas längre bak.

Visa alltid varningstecken – även vid transporter. Det är omöjligt att upptäcka framförvarande hinder om man ligger bak i klungan.

Upprepa varningsrop – Upprepa alltid varningsrop framåt/bakåt i gruppen. Ett problem är varningsropen "punka!" - vid punktering - och "lucka" som man skriker när det blir en lucka i gruppen. De uttrycken låter alltför lika varandra och vi cyklister har nog aldrig varit med om en runda där detta inte har missuppvattats. För att undvika missuppfattning så kan gruppen själva komma överens om ett varningsrop som inte påminner om det andra. "Lucka!" kan exempelvis ersättas med "vänta!". Ett annat vanligt fenomen är att någon tappar kedjan utanför eller innanför framdrevet. Då kan man peka i gatan (att man svänger av) och ropar "KEDJA!" högt och tydligt. Slutligen: Inget blir bättre av att man ropar för lågt och gruppen kör ifrån en för att de helt enkelt inte hör (fartvindsbruset kan dränka det mesta). Får man problem; "ROPA högt och är det ingen som reagerar; BUSVISSLA fort som attan innan alla har försvunnit!. Ledarna blir oerhört glada av att folk talar om (läs: ROPAR) vad som är problem, de blir lika ledsna att upptäcka att det saknas någon efter 2 mils körning för att ingen hörde ett alltför lågmält rop...

§ 6 Var förutsägbar

Vad du än tänker göra – se till att alla får reda på det i tid. Gör inga plötsliga rörelser i sidled, utan glid mjukt åt sidan, gärna efter att du först markerat med en liten handpekning eller dylikt. Ska du äta, dricka, ta av/på regnjacka eller något annat, se till att lägga dig sist innan du börjar trassla.

§ 7 Sköt om cykeln

Att komma till en träning med en cykel som inte fungerar är inte acceptabelt. Mekaniskt strul väcker bara irritation i gruppen om alla måste stanna för att någons cykel behöver mekas med under passet. Se därför till att alltid ha en inställda växlar, fräscha däck, slangar, vajrar, kedja och bromsbelägg när du kommer till en träning. Det betyder inte att det inte kan inträffa punkteringar, förstås..



Tips och råd vid träningen

- 1) Värm upp och avsluta gärna uppvärmningen med en paus. Använd **cykelbanorna** om det ändå inte går särskilt fort under uppvärmningen
- 2) Vänta in de cyklister som inte hänger med. Då kommer dom kanske tillbaka nästa gång också. (Nybörjare och otränade rekommenderas att åka i lugna-gruppen om gruppindelning görs).
- 3) **Snabbt nerför - lagom på platten - långsamt uppför!** Detta är den snabbaste strategin för gruppen (tro´t eller ej!) . Kura ihop dig och trampa i nedförsbackar om du ligger först och



drar. Annars får alla, som ligger bakom, bromsa, på grund av det lägre luftmotståndet. Så *trampa på och* intag gärna en mer ihopkrupen position så rullar det på och ingen kommer att klaga på att de värmer bromsbelägg i onödan. När ni kommer ut på plattan lugnas tempot ner, *att ni har kört fort i nerförsbacken betyder inte att det ska gå fort på platten*. När ni kommer till uppförsbacken lugnas tempot ner ytterligare. Man har stor användning av pulsklockan på långa lopp där man vill komma i mål så snabbt som möjligt tillsammans. Vad man bör tänka på är att försöka jämma ut pulsen så mycket det går, oavsett om det är uppför eller utför eller på platten. Då går det märkligt nog fortare än om folk får ta i för kung och fosterland i uppförsbackarna.

4) Använd inte tempostyret i gruppen, om du har ett sådant. Din styrförmåga försämras liksom din reaktionstid eftersom du får långt till bromsarna. Dessutom slipper du sura kommentarer från dina tränarkompisar som blir nervösa av cyklister med tempostyren.

5) Se till att din inre pedal (vänsterpedalen i en vänsterkurva) är i sitt högsta läge, och att ytterpedalen är i sitt lägsta (högerpedalen i en vänsterkurva). Lägg lite extra tyngd på den sistnämnda. Då ser du till att den inre pedalen inte går i marken och du får en lägre tyngdpunkt och bättre kurvteknik.

6) Gå ut i motvind – se till att lägga rundan så att ni får motvind i början och medvind på slutet. Håll ett lugnt tempo i motvinden och cykla fort i medvinden, då går det fortast hela rundan inräknat. Man förlorar väldigt mycket kraft på att öka 1/2 km/tim i kraftig motvind. Det är bättre att spara krafterna.

7) Hälsa på dina medtrafikanter, det skapar en god stämning.
8) Cyklar du längre än två timmar bör du äta något under tiden. Börja äta redan den första timmen, och drick dessutom minst 4-5 dl i timmen, annars är det risk för hammaren/släggan/ väggen: ett otrevligt tillstånd av total utmattning.

9) Kör vi ett distanspass, särskilt på våren, så se till att hålla ett jämnt och ganska lugnt tempo – särskilt i backarna.

10) Stanna alltid för en fika på långpassen. Är det på vintern kan en torr reservmössa eller ett underställ vara skönt att dra på sig när det är dags att ge sig ut i snögloppet igen..

11) Om gruppen splittras – stå inte och vänta och bli kall, utan vänd och möt de som kommit efter, och ge dem lite draghjälp.

12)
Åk avslappnat i klungan och *glöm bromsen*. Spänner du armar och överkropp och håller hårt om styret så kommer minsta lilla sten eller knuff leda till katastrof. Slappna av, böj på armbågarna och låt händerna bara vila på styret, så blir du inte bara säkrare utan också mindre trött. När det gäller bromsarna ska du inte bromsa med dem. Möjligen ska du justera farten något när det verkligen behövs, Behöver du bromsa lite så gå ut något i vinden i stället och glid sedan mjukt in på rullen igen. Var dock noga med att ditt framhjul inte överlappar framförvarandes bakhjul.

Några ord om att cykla på rulle; smidighet, säkerhet och kraftbesparing





Alla kan hänga med

De som är tröttast/svagast i gruppen lägger sig längst bak och släpper in folk på rulle framför sig. De som å andra sidan är starka tar längre förningar, men inte hårdare. På så sätt hänger alla med och får bra träning trots olika förutsättningar.

Placering och dragteknik

På distanspassen försöker vi att köra dubbelled, om inte ledaren sagt annat – vi ligger alltså två och två i bredd. En grupptechnik som blir vanligare och vanligare är att köra "belgisk kedja", det vill säga att gruppedlemmarna växlar oavbrutet utan att stanna upp i dragposition (se illustration till vänster). Vid kantvind: Det ledet som ligger i lä är det "snabbare" och rör sig framåt i förhållande till det andra ledet som ligger i vinden. Men det är även vanligt - särskilt när landskapet är kuperat - att de två längst fram ligger och drar en liten stund innan de växlar. När det är dags att växla kan man säga det till sin parkamrat, varpå den cyklisten i det långsamma ledet saktar in mjukt och låter kamraten lägga sig lugnt framför. Därefter glider näste cyklist fram till den främre positionen. Det är viktigt att inte öka farten vid växling, båda som ligger och drar gör det mjukt och fint i ett jämnt tempo. Det hjälper att tänka på sig själv som ett lok som ska dra ett trögt tåg där vagnarna inte har så bra fäste i de bakomvarande vagnarna, om loket drar för hårt så kan någon vagn på mitten tappa de vagnar som är fästade bakom. Tänker man så är man på rätt väg som dragande cyklist. Observera att det är den som ligger främst i det yttre ledet som bestämmer farten. Kör aldrig mer än två i bredd. Ibland ligger vi en och en, det avgör ledaren. Vid så kallad belgisk rulle rör sig det yttre ledet oavbrutet snabbare än det inre. Det krävs en hel del träning innan man får detta att fungera men är oerhört roligt när man får till ett bra flyt.

Om sikten är skymd och det kommer bilar som skall passera kan ledaren ropa "dubbelled lucka" eller "ett led lucka". 5 cyklister/par lägger sig då i mindre grupper med ca 20 meters lucka mellan respektive grupp för att underlätta omkörning. När man cyklar i grupp är det oerhört viktigt att hålla sin position i gruppen. Det är annars lätt att oönskade situationer uppkommer med vurpor som följd. Tänk också på att inte cykla överlappande d v s att ditt framhjul ligger utanför framförvarandes bakhjul. Skulle denne väja för något är risken stor att du och de bakomvarande får syna asfalten närmare.

Håll ansträngningen och kör mjukt

I backar är det bra att försöka hålla samma ansträngningsnivå så att gruppen inte dras ut. Observera att ansträngningsnivå inte är samma sak som hastighet. Tag gärna hjälp av pulsmätaren. Samma princip gäller om det blir en liten lucka till cyklisten framför. Spurta inte allt vad du kan för att sedan tvärnita när du är ifatt, det är bara slöseri med energi. Försök istället att lugnt och metodiskt arbeta dig ikapp för att sedan bara mjukt ansluta till "din" rulle. Ska du ställa dig upp ur sadeln så bör det också ske så mjukt som möjligt, gärna efter att du har växlat ner till en tyngre växel. Försök att bibehålla trycket på pedalerna samtidigt som du reser dig upp ur sadeln. Reser du dig för fort på en lätt växel skjuter du automatiskt tillbaka cykeln en halvmeter, och har lika automatiskt skaffat dig en ovän eftersom cyklisten bakom bara hade en decimeter mellan sitt framhjul och ditt bakhjul. Vid kuperad terräng, och vid större grupper, bör den som ligger först tänka på att precis när backen börjar öka intensiteten för en kort stund. Om inte täten ökar intensiteten i början på backen så blir kön tvungen att bromsa då de fortfarande håller en högre fart på platten. Omvänt så skall täten minska intensiteten något när backen tar slut för att undvika dragspelseffekt längre bak i gruppen. I utförsbackar skall de som ligger först öka intensiteten så att inte bakomvarande behöver bromsa.

Text: Stefan Larsén, Johan Stenberg

Foto: Johan Stenberg

Animation: Johan Stenberg

[Tillbaka till förstasidan](#)