



MATTHIAS LAAR ist Dipl. Sportwissenschaftler sowie staatlich geprüfter Sport- und Gymnastiklehrer. www.creative-kinetics.de

Fotos links: Cube, Archiv Laar

Vorbereitung für Gipfelstürmer

FIT FÜR'S BERGFEST

Hochsaison – Zeit für alpine Touren oder Marathons. Wer sich unsicher ist, ob seine Form wirklich reicht, erhält hier letzte wertvolle Tipps, um für die „Ronda Grande“ gewappnet zu sein!

Text: MATTHIAS LAAR | Fotos: MARTIN SCHLIEPHAKE

Die Berge sind schneefrei, die Wetterlage stabil – für Biker die schönste Zeit des Jahres mit großen Touren. Wer seine Saison-Highlights genießen möchte, hat sich hoffentlich optimal auf deren Anforderungen eingestellt und vorbereitet!

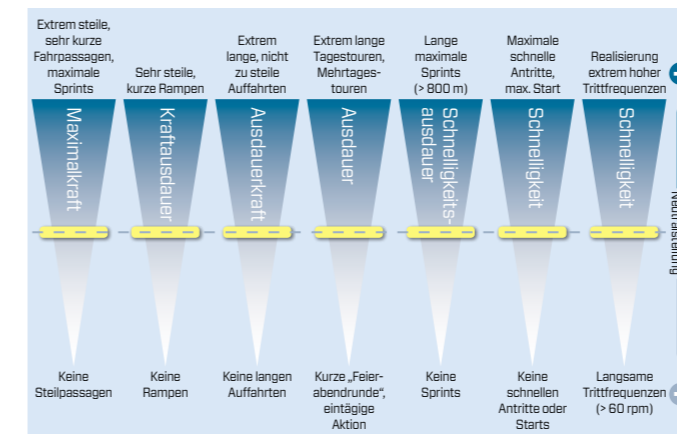
WAS BISHER GESCHAH

Bisher war bei der Saisonvorbereitung am Wochenende viel Grundlagen-audauer im flachen bis hügeligen Gelände angesagt. Ergänzt wurden diese langen Ausfahrten mit kürzeren und dafür intensiveren Feierabendrunden und dem obligatorischen Ausgleichstraining – ein stabiles Fundament. Ab jetzt gilt es, sein Training mehr und mehr auf die Anforderungen des eigenen Saison-Höhepunktes hin auszurichten.

ZEIT FÜR EINE ANALYSE

Um sich gezielt auf sein ganz persönliches Saison-Highlight vorzubereiten, sollte man es nochmals besonders unter die Lupe nehmen: und zwar nicht nur nach den zentralen konditionellen oder fahrtechnischen Aspekten. Fragen wie Motivation, Gesundheit oder äußere Bedingungen sollte man ebenso berücksichtigen, um am Ende keine „böse“ Überraschung zu erleben. Die Kondition ist der zentrale Faktor bei allen Sportarten. Sie setzt sich aus vielen Aspekten zusammen. Reicht es beispielsweise für einen Biker mit dem Saisonziel Transalp, über eine gute Ausdauer zu verfügen? Wohl kaum! Denn der konditionelle Anspruch einer Transalp ist viel komplexer und variiert auch je nach gewählter Strecke. Welche konditionellen Fähigkeiten soll man also trainieren? Das nachstehende Schema hilft, sich das klar zu machen: Es funktioniert wie ein Mischpult mit Schieberegler, die man so einstellen sollte, wie es das Saisonziel erfordert. Berücksichtigen sollte man dabei auch, ob man mit Rucksack fährt und ob man sein Bike oft tragen muss.

ANALYSE DER KONDITIONELLEN ANFORDERUNGEN



LUST ODER FRUST!?

Die fahrtechnischen Fähigkeiten und Fertigkeiten entscheiden auch darüber, ob ein Biker kräfteschonend und mit Spaß oder kraftraubend und frustriert über den Berg (und hinten wieder hinunter) kommt. Deshalb sollten auch diese dem Anspruch der Unternehmung gerecht werden. Bei ihrer Analyse kann ebenfalls das „Mischpult-System“ helfen (siehe Grafik).

FAHRTECHNISCHE ANFORDERUNGEN IM HINBLICK AUF DIE ZU ERWARTENDEN GELÄNDEBEDINGUNGEN



Konditionell wie fahrtechnisch empfiehlt sich eine kontinuierliche Annäherung an das Saisonziel. Konkret sollte man also die Trainingsausfahrten so gestalten, dass gefahrene Höhenmeter, Belastungsdauer, -häufigkeit und die Streckencharakteristik immer mehr mit der Einstellung der Schieberegler für das geplante Saisonziel übereinstimmen.





Wer in einer Gruppe länger unterwegs ist, sollte seine Mitfahrer gut kennen.

WEITERE WICHTIGE FAKTOREN

Psychische & soziale Fähigkeiten: Alpencross mit Freunden, Wettkampf im Team oder alleine – man sollte sich schon in der Vorbereitung im entsprechenden Setting bewegen. Fahrt also regelmäßig mit den Alpencross-Kollegen um zu wissen, wie diese „ticken“ bzw. lernt die Wettkampfatmosphäre kennen, in der jeder für sich kämpft.

Taktisch-kognitive Fähigkeiten: Taktik ist bereits in der Vorbereitung wichtig. Denn auf jeder Ausfahrt und in jedem Rennen müssen Entscheidungen getroffen werden. Lernt Euch und Eure Fähigkeiten/Fertigkeiten im Training kennen und einschätzen. Reflektiert diese Entscheidungen! Das hilft bei Fragen wie: „Wann ist es Zeit, Pause zu machen? Ist es sinnvoll, den persönlichen Rhythmus beizubehalten oder kann man sich auch mal vom Tempo der Freunde oder Gegner anstecken lassen? Schiebe oder fahre ich diese anspruchsvolle Passage?“

Äußere Bedingungen: Bereitet Euch auch auf dem Material vor, das auch am Tag X gefahren wird. Es gibt keinen Gepäcktransport? Dann gibt es auch keinen bei der Vorbereitung! Es gibt keine Dusche und Sauna? Dann verzichtet auch in der Vorbereitung mehr und mehr auf solche Möglichkeiten zur Regeneration! So können sich Kopf und Körper darauf einstellen. Wer mit Freunden oder Kollegen sein Highlight absolviert, sollte gemeinsam mit ihnen trainieren, um sich auf „Stärken und Schwächen“ der anderen einstellen und sich gegenseitig aus einem möglichen „Tief“ holen zu können!

Wer das Gefühl hat, in einzelnen Bereichen der Kondition Defizite zu haben, kann diese ganz spezifisch angehen: Denn abgesehen von der Grundlagenausdauer können die restlichen konditionellen Fähigkeiten mit relativ kurzen Einheiten am Feierabend verbessert werden.

Für die Fahrtechnik sollte man in kurzen Ausfahrten konkrete Fahrpassagen, wie sie auf der geplanten Strecke existieren, trainieren, um nicht dauernd schieben zu müssen. Das „Fahrtechnik-Mischpult“ hilft bei der Auswahl sinnvoller Übungspassagen. Wer seine Fahrtechnik optimal verbessern möchte, sollte folgende Hinweise berücksichtigen:

- Technik nur im körperlich und geistig frischen Zustand trainieren!
- Techniktraining kommt immer vor Kraft- oder Ausdauertraining!
- Sicherheitsausrüstung (Helm, Handschuhe, Protektoren) tragen!
- Einen oder mehrere Freunde als Sicherheitsstellung platzieren! Das reduziert die Zahl der blauen Flecken und verhindert die Entwicklung von Ängsten durch Stürze.

Konditionstraining für Bergziegen

MAXIMALKRAFTTRAINING

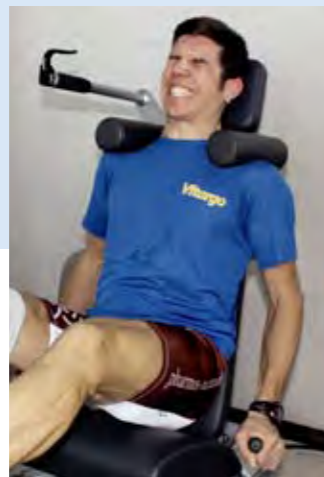
Nur an Kraftgeräten wie z. B. der Beinpresse möglich. Voraussetzungen sind ein Kraftausdauertraining und eine präzise Bewegungsausführung der Übungen!

4-5 Wochen:

- 5 Sätze zu jeweils 8-12 Wiederholungen (Wdh.) pro Übung
- Gleichmäßige Bewegungsgeschwindigkeit
- Satzpause: 3 Min.

4-6 Wochen:

- Nur Beinpresse oder Kniebeuge mit Langhantel (nur für Fortgeschrittene!)
- 1 Aufwärmsetz mit 20 Wdh.
 - 5 Sätze zu jeweils 3 Wdh.
 - Explosive Ausführung (!)
 - Satzpause: 5 Min.



KRAFTAUSDAUERTRAINING

45 Min. GA1 & GA2 einrollen

- 5x bewältigen einer extrem steilen (>20%), fahrtechnisch anspruchsvollen Rampe
- Nach ca. 60 Sek. muss eine massive Ermüdung eintreten.
- Vollständige Pause (Herzfrequenz unter 100 bpm)

45 Min. RK ausrollen

AUSDAUERKRAFT

Regelmäßig viele Höhenmeter am Stück biken!

SCHNELLIGKEITSAUSDAUER

45 Min. GA1 & GA2 einrollen

- 5x60 Sek. Sprint mit maximal hoher Trittfrequenz in der Ebene
- Vollständige Pause (Herzfrequenz unter 100 bpm)
- 45 Min. RK ausrollen

Maximalkrafttraining für mehr Druck am Pedal

Persönliche Rahmenbedingungen: Erfüllt die eigene Gesundheit die Anforderungen des Saison-Highlights? Ein stechendes Knie beim Marathon kann einem die Bestzeit gewaltig verhaseln. Ihr seid muskulär im Rumpf ein „Handtuch“ oder sogar Rückenschmerzpatient und wollt Transalp fahren? Das bedeutet aber tagelang einen Rucksack tragen und stabilisieren. Kümmert Euch darum, dass Ihr wirklich fit seid.

Faktor Psyche: Beim Biken muss man sich manchmal durchbeißen. Das beginnt beispielsweise schon beim frühen Aufstehen für einen Marathon. Das sollte man auch in der Vorbereitung trainieren und sich daran gewöhnen. Um am Ball zu bleiben, braucht man eine starke Motivation. Die stärkste ist die, die von innen kommt. Man sollte sich also keine Saisonziele von Freunden einreden lassen. Man muss es wollen!



Schieben ist keine Schande, sondern manchmal ein kluger taktischer Schachzug.

SCHNELLKRAFT:

60 Min. GA1 & GA2 einrollen

- 8x 6sec. maximaler Antritt und Sprint aus dem Stand mit hoher Übersetzung am Berg.
- Vollständige Pause (Herzfrequenz unter 100 bpm)
- 15min. RK ausrollen

SCHNELLIGKEIT:

45 Min. GA1 & GA2 einrollen

- 6x 20sec. maximaler Sprint mit fliegendem Start mit hoher Übersetzung.
- Vollständige Pause (HF unter 100 S/min)
- 60 Min. RK ausrollen