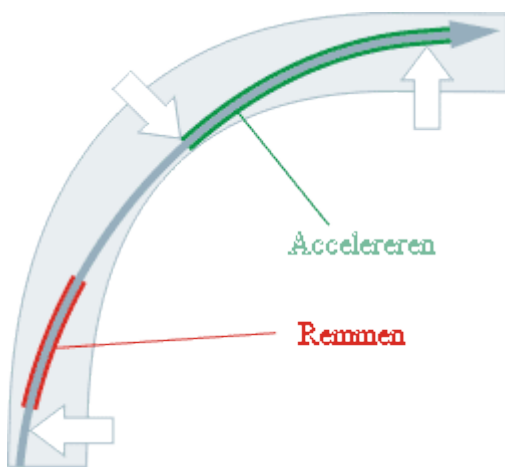


# Rijtips

## Bochten techniek

Als je bij een groepje mensen gaat staan die zojuist hun eerst kart ervaring hebben opgedaan, dan is vaak het onderwerp van gesprek: hoe kun je nu het beste een bepaalde bocht nemen. In dit artikel wil ik de principes van hoe je het best een bocht kunt nemen uitleggen. Een van de belangrijkste zaken hierbij is om zo min mogelijk snelheid te verliezen in de bocht. Hiervoor dient de bocht in een vloeiende lijn gereden te worden, anders gezegd de ideale lijn rijden.

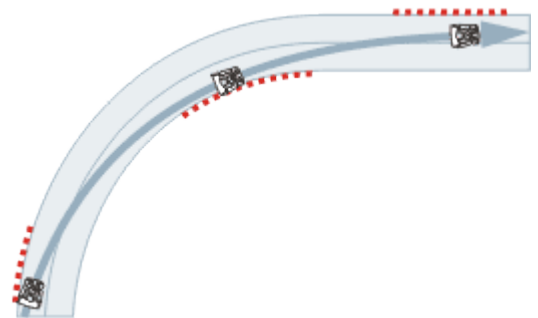


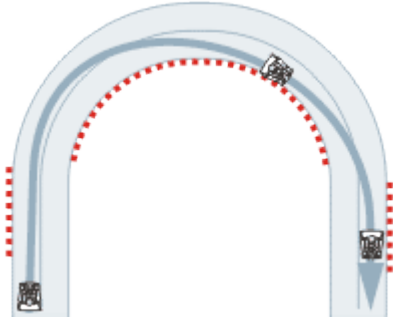
Voordat je de bocht in ga moet je afremmen. Als je rem tijdens het insturen zal de achterzijde uitbreken. Als je rem in de bocht zal ook de achterzijde uitbreken. Accelereren doe je zodra je de apex heb bereikt (het punt die het dichtst bij de curbstones van de binnen bocht ligt). De mate van acceleratie hangt af van de bocht en je ervaring. In de praktijk komt het er op neer dat je kunt versnellen als je het gevoel heb dat de kart sneller kan zonder dat deze gaat glijden.

Bij het nemen van bochten is de snelheid waarmee je uit de bocht komt belangrijker dan de snelheid waarmee je de bocht in ga. Als je te hard de bocht in ga verlies je veel snelheid doordat je gaat glijden. Dit betekent een lagere snelheid bij het uitkomen van de bocht, hierdoor bereik je een lagere top snelheid op het rechter stuk. Als je bij het ingaan van de bocht de juiste snelheid heb, kun je met een gecontroleerde slip de bocht doorgaan. Als je op het juiste moment accelereer heb je bij het uitkomen van de bocht al een redelijke snelheid. Door deze hogere snelheid bij het uitkomen van de bocht kun je een maximale top op het rechte stuk behalen.

## Snelle bocht

Deze bocht is op elk kart circuit te vinden. Probeer een zo recht mogelijke lijn te rijden. Door vanaf de buitenzijde de bocht in te gaan en via de apex de lijn te blijven volgen tot aan de buitenzijde van de bocht. Deze bocht kan genomen worden zonder eerst af te remmen en zonder de stand van het gaspedaal te veranderen. Zorg er voor dat het een vloeiende lijn is zonder een abrupte stuur bewegingen.



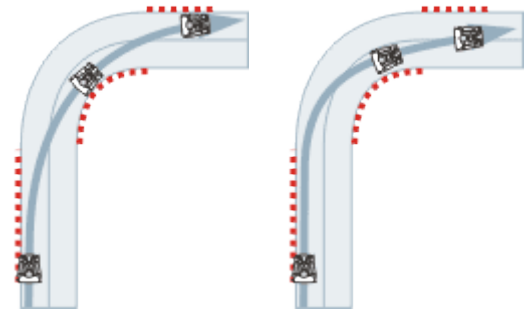


## Haarspeld bocht

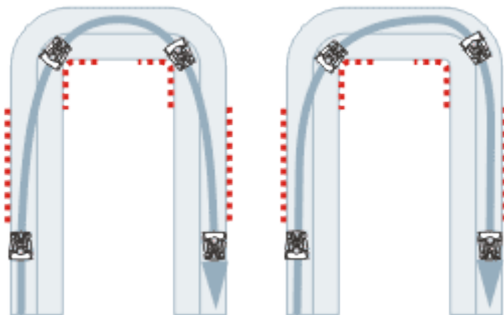
Bij een scherpe haarspeld bocht blijft de rijder de buiten zijde van de bocht lang volgen (de groots mogelijk radius). Hierdoor wordt de bocht wat minder scherp en kan deze gereden worden als zijnde een snelle bocht. Bij het passeren van de apex kan weer gas gegeven worden. Een nadeel van deze techniek is dat iemand anders je aan de binnen zijde van de bocht kan passeren. Als iemand achter op je bumper zit kies dan een lijn dichters langs de curbstones.

## 90 graden bocht

De ideale lijn die je moet volgen hangt af van de situatie. In de rechtse illustratie wordt de apex vrij snel bereikt en kan weer volgas worden gegeven. Echter hierbij maak je voor je achter volgers ruimte vrij om binnen door te steken. In de linker illustratie wordt een vloeiende lijn gereden. Een nadeel hiervan is dat de apex later wordt bereikt en er na de apex nog geen rechte lijn is, waardoor niet volgas gegeven kan worden. Ervaren rijders gebruiken de linker situaties om mede karters voorbij te steken. Zij remmen vrij laat en steken de kart in de bocht voor de voorganger.



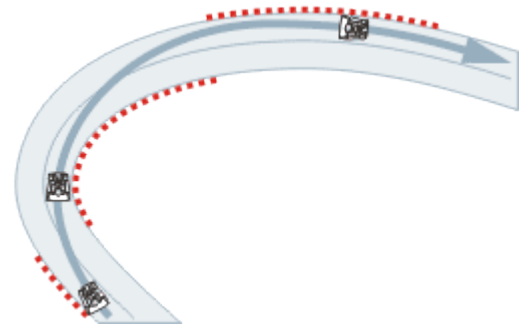
## Dubbele 90 graden bocht



Soms is het mogelijk om twee aan een gesloten bochten in een vloeiende lijn te rijden. Hierbij moet het einde van de eerste bocht overgaan in het begin van de tweede bocht. Het uitkomen van de eerste bocht gebeurt op ongeveer  $2/3$  van de baan breedte. Na de eerste apex is de kart in de juiste positie om de tweede bocht te nemen zonder hierbij de stuurstand te veranderen. In de praktijk is het niet altijd mogelijk om de lijn te volgen zoals hierboven beschreven. Soms is het raadzamer om een ruime bocht om de tweede apex te maken zodat eerder geaccelereerd kan worden. In deze bochten combinatie is het belangrijk om met een zo hoog mogelijke snelheid uit de tweede bocht te komen. De eerste bocht is van ondergeschikt belang.

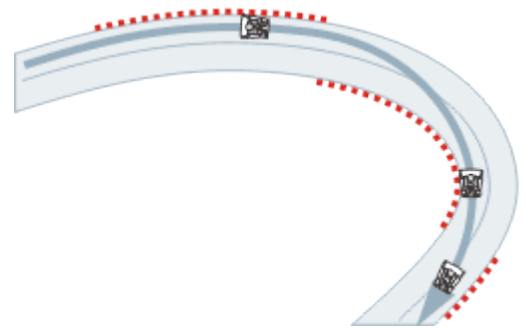
## Opende bocht

De radius van deze bocht wordt groter na de apex. Stuur hierbij vrij snel naar de apex, na de apex kan weer volgas worden gegeven waarbij naar de buitenzijde wordt gestuurd.



## Knijpende bocht

Deze bocht wordt wijd genomen waarbij vrij laat richting de apex wordt gestuurd. Als voor deze bocht een lang recht stuk aanwezig is, kun je vrij lang vol gas houden en op het laatste moment remmen. Hierdoor worden de laatste meters optimaal benut. Zit een andere rijder achter je dan voor het insturen in het midden van de baan blijven rijden.



Om de discussie over de ideale lijn af te ronden, zullen we een serie bochten behandelen die niet door een rechte lijn verbonden worden. In deze omstandigheden is de theorie zoals hierboven beschreven nog steeds geldig, naast deze theorie zullen we enkele nieuwe principes introduceren: De ideale lijn van de laatste bocht heeft de hoogste prioriteit, om dit te bereiken wordt de ideale lijn van de eerste bocht opgeofferd. Immers de snelheid van het uitkomen van de laatste bocht is bepalend voor de snelheid die op het rechte stuk gehaald kan worden.

### Als voorbeeld:

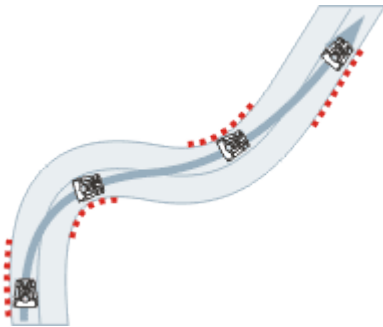
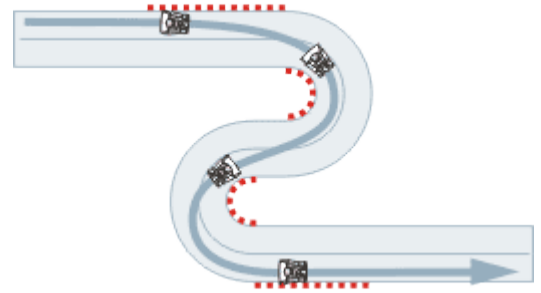
Een chicane wordt gevolgd door een lang recht stuk, dan zal de snelheid van uitkomen van de eerste bocht moeten worden opgeofferd om een betere positie te krijgen voor het ingaan van de tweede bocht. In dit geval offeren we iets op in de eerste bocht, om de tweede bocht met een hogere snelheid uit te komen, en dit is wat telt.

In de omgekeerde situatie, wanneer een lang recht stuk gevolgd wordt door twee of meerdere bochten, kunnen we de eerste bocht niet opofferen ten behoeven van de bochten die er na komen. Dit van wegen de hoge naderingssnelheid bij het inkomen van de eerste bocht, het verlies aan snelheid en tijd zou te groot zijn. In dit geval moet je zo laat mogelijk remmen en de meest ideale lijn in de eerste bocht rijden. Wetende dat het verlies aan snelheid bij het uitkomen van de laatste bocht minder is dan de tijd die je gewonnen hebt door met een hoge snelheid de eerste bocht in te gaan.

---

## Dubbele haarspeld

De dubbele haarspeld bocht hiernaast wordt gereden volgens bovenstaande regels. De ideale lijn die gereden wordt heeft als doel om optimaal de tweede haarspeld uit te komen. Om dit te bereiken moet je de eerste bocht vrij ruim nemen, hierdoor kom je in een goede positie voor de tweede bocht. In dit geval is de eerste bocht opgeofferd en wordt tijd verloren in de eerste bocht verloren om eerder vanuit de tweede bocht te kunnen accelereren. Ook hier geldt -langzaam erin snel eruit-.

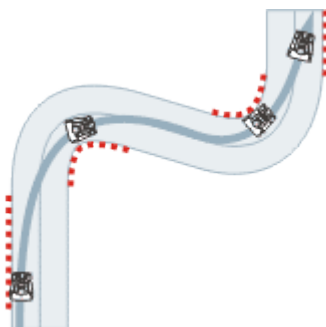
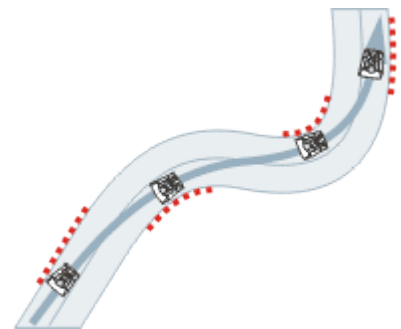


### Chicane 1

In deze chicane heeft de tweede bocht prioriteit, dit omdat de tweede bocht een snelle bocht is. De rijder gaat bij de eerste bocht zeer laat richting de curbstones. Hierdoor komt hij in een goede positie om de tweede bocht snel te nemen.

### Chicane 2

Bij deze chicane moet je prioriteit geven aan de eerste bocht van de chicane, omdat de eerste bocht een sneller bocht is dan de tweede bocht. De rijder houdt tot aan de tweede apex een rechte lijn aan, waarbij de snelheid zo hoog mogelijk wordt gehouden. Net voor de tweede bocht moet je afremmen waarna de tweede bocht in een mindere ideale lijn gereden zal worden.



### Chicane 3

In deze situatie volgt een chicane na een lang recht stuk. In dit geval moet de bestuurder het tweede gedeelte van de chicane opofferen, rem in dit geval zo laat mogelijk waardoor het rechte stuk nog langer wordt. Door deze lijn te volgen kom je dicht bij de curbstones uit in de tweede bocht, bij het uitkomen van de bocht moet je wachten tot de kart een rechter lijn heeft alvorens te kunnen accelereren.

## Chicane 4

In deze situatie moet de eerste bocht opgegeven worden, om sneller de tweede bocht uit te komen. Deze stijl van rijden wordt bepaald door het rechte stuk voor en na de chicane. In dit voorbeeld is er een lang recht stuk na de chicane.

