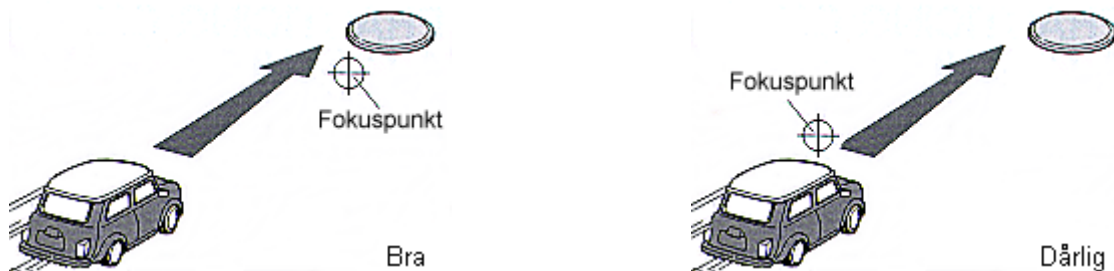


GRUNNLEGGENDE KJØRETEKNIKK



Hvor skal du se når du kjører

Når du styrer en modellbil, er det viktig at du ser der du skal se. For å få tak på kjøringen må du prøve å se så langt foran bilen som mulig, og likevel se din egen bil. Da har du tid til å reagere på hindringer foran deg i tillegg til at du har lagt forutsetningen for å kunne ta svingene på en optimal måte. Det kan være lurt å trene på dette når du ser noen andre kjøre - prøv å "strekke" synsfeltet ditt så mye du klarer, ha bilen innen synsfeltet samtidig som du prøver å se så langt foran bilen som mulig. Blir du stående i banen, rop "bil i banen på ...". Du vil ellers erfare på den harde måten at ikke alle har et bredt synsfelt.



Å kjøre på en lukket bane

Å kjøre en modellbil på et åpent område er en ting, å kjøre den på en lukket bane er noe helt annet. Selv om du ikke konkurrerer mot noen andre og bare trener, vil det kreve mye mer av deg. Du har også muligheten til å lære av erfarne sjåførere som kjører optimalt justerte biler.

Kjøring i svinger

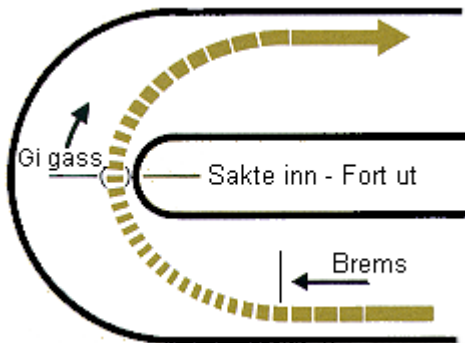
All racing handler i hovedsak om å "rette ut" banen du kjører på mest mulig. Det går raskere å kjøre rett frem enn å kjøre i en sving, så jo "lettere" svinger, jo raskere går det. Det krever ikke særlig mye av en sjåfør å kjøre rett frem, og topphastigheten er som regel begrenset av bilens egen kapasitet. I svinger er det derimot dine egne ferdigheter i tillegg til bilens ytelse og kjøreegenskaper som avgjør hvor fort det går. Hvis to sjåførere med nøyaktig samme bil kjører mot hverandre, er det den med de største ferdighetene som kjører raskest. I alle konkurranser hvor det gjelder å komme seg raskest mulig frem, er svingteknikken en av de mest avgjørende faktorene.

Når du begynner å bli vant med den bilen du kjører, prøv å ta svingene så mykt, raskt og stabilt som mulig.

"Sakte inn-Raskt ut" er en tommelfingerregel når det gjelder å kontrollere farten i svingene, mens "Ut-Inn-Ut" betegner hvordan du bør styre bilen din.

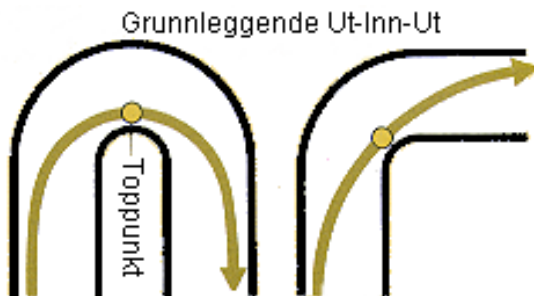
Hva er Sakte inn-Raskt ut

Teknikken er å retardere (slakke ned på farten/bremse) når du går inn i en sving, og å akselerere når du har nådd kurvens spiss (topp/ytterste punkt). Dersom man går inn i en sving uten å slakke på gassen, er bilen likevel nødt til å respektere lovene om tyngdekraft og sentrifugalkraft, hvilket medfører redusert fart og stabilitet. I verste fall resulterer det i at bilen spinner rundt eller av banen. Det vil også føre til at bilen beveger seg for sakte til å få opp farten raskt nok igjen. Sakte inn-Raskt ut er altså den raskeste måten å ta en sving på. Se illustrasjon nedenfor.



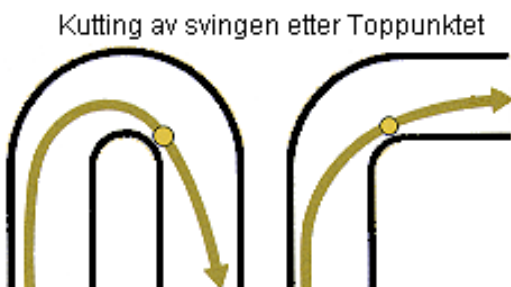
Hva er Ut-Inn-Ut

Se illustrasjonen under. Dette handler om å gjøre radien til svingen så stor som mulig. En sving med en større radius er en "raskere" sving enn en sving med en mindre radius. Man legger seg ut før svingen, kutter inn mot innsiden så nær som mulig, og legger seg så ut mot ytterkanten av banemarkeringen igjen. Dette maksimerer svingradien. Ved å bruke hele banens bredde blir det lettere for bilen å komme seg gjennom svingen enn om man følger selve svingen ("ligge på gulstripa"). Dermed går det også raskere.



Kutting av svingen etter toppunktet

Dette med Ut-Inn-Ut er bare grunnleggende teori, det er rom for mye finpussing i praksis. Faktisk viser det seg at det er en liten fordel å kutte svingen litt etter svingen toppunkt, se figur under. Dette fordi det letter kjøringen i andre halvdel av svingen, og det gjør bilen i stand til å oppnå en kraftigere akselerasjon ut på langsiden - selv om den første delen av svingen da blir skarpere.

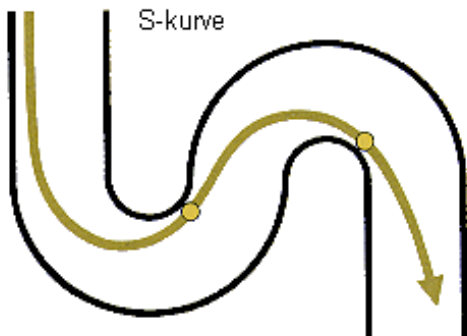


Akselerasjon i andre halvdel av svingen er viktig

Både prinsippet om Sakte inn-Raskt ut og Ut-Inn-Ut kommer av at man vektlegger fart ut av siste halvdel av svingen. Dette har å gjøre med bilens akselerasjon. Eksempel: Hvis bil A akselererer raskere enn bil B ute på rettstrekket, forutsatt selvfølgelig at de to bilene er like med hensyn til innstilling og ytelse. Dette prinsippet vil alltid gjelde, med mindre du kjører i en så slakk sving på en så bred bane at man ikke behøver å slakke ned farten i det hele tatt. Husk at dersom en bil har 5 km/t større fart ut av svingen enn en annen bil, vil den beholde dette overtaket gjennom hele den etterfølgende langsiden. Jo lengre langsiden da er, jo mer utbytte vil man ha av dette. Tenk deg at du er ute og kjører i en personbil: Dersom du kjører jevnt i 60 km/t hele tiden, mens en annen kjører i jevnt 80 km/t, betyr dette nødvendigvis at den som kjører i 80 km/t kommer raskere frem en deg, men hvor mye raskere han kommer frem - avhenger av hvor langt dere skal...

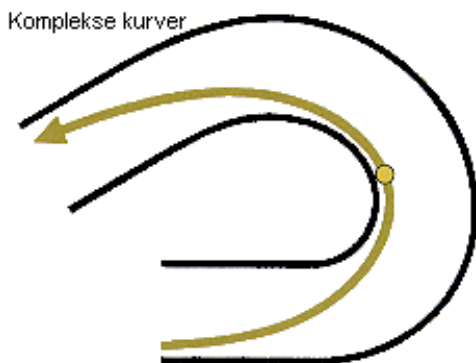
Den siste svingen er den viktigste i en sjikane

Dersom du skal kjøre gjennom flere svinger etter hverandre, er den siste den viktigste. Styr bilen din slik at den får en så lett utgang som mulig ut av den siste kurven. Da kan du få opp farten så raskt som mulig inn på rettstrekket. Se figur under.



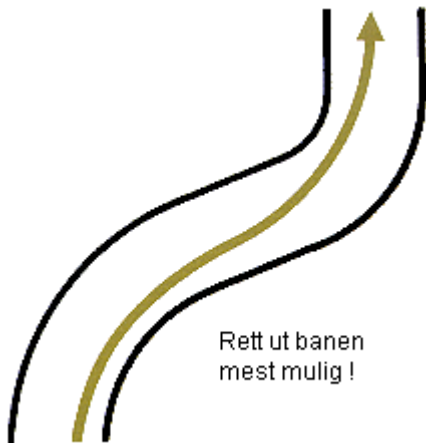
Se på komplekse svinger som EN sving

Se på vanskelig sammensatte svinger som EN sving, og prøv å komme deg gjennom ved å kjøre som i EN sving. Se eksemplene under. Unngå nervøse korrigeringer - styr i en jevn og sveipende bue.



Ta innersporet i raske svinger

Selv om Sakte inn-Raskt ut og Ut-Inn-Ut er grunnregler for kjøring i svinger, er det ikke alltid slik at det er det optimale. I raske svinger hvor det er lite eller intet behov for å redusere farten, er det naturlig nok en fordel å bruke innersporet gjennom svingen - man legger seg altså IKKE ut før svingen, man prøver bare å rette ut banen. Se figur under.



Studér hele banens sammensetning

Selv om det er mange tips for hvordan man best mulig kan kjøre gjennom en sving, må man være klar over at en komplett racerbane består av mange langsider og svinger. Derfor må man studere hele banens lay-out og velge seg et såkalt ideal-spor for en hel runde på den gitte banen. Tren og prøv å variere sporvalget til du finner idealsporet, dvs. det sporet som gjør at du raskest mulig kommer deg rundt banen. Har du mulighet for å få noen til å ta rundetider for deg, er det den klart beste måten å finne den raskeste veien rundt banen på. Husk at også kjørestilen din (agressivt eller mykt) virker inn på hvor fort det går, ikke bare sporvalget. Vær klar over at synet kan bedra deg. Det virker gjerne som at en bil som slenger hit og dit og kjører helt på grensen går raskere enn en bil som pent og kontrollert tar seg rundt banen. Stoppeklokka viser gjerne at det motsatte er tilfellet. Til syvende og sist er det likevel opp til den enkelte å finne den stilen som passer vedkommende best. Man setter også gjerne opp (justerer) bilen etter ens egen kjørestil. Generelt setter man opp bilen mykere dersom man har en relativt aggressiv kjørestil.

Grep på banen

Spesielt for banebiler (track) er grep en vesentlig faktor for å komme seg raskest mulig rundt banen. På en asfaltbane vil det bli bedre grep der flere har kjørt. Dette skyldes at det legges igjen en blanding av olje og gummi som gir bedre feste. Man ser det tydelig ved at det er svartere (mørkere) der enn ellers på banen. Kommer du utenfor dette sporet vil du merke at du får dårligere feste. Dette betyr ofte at det vil lønne seg for deg å ikke blindt ta sporvalget ut ifra teorien, men også ta hensyn til hvor det er best grep på banen.

Regnvær

Når det regner er grepet vesentlig dårligere enn når det er tørt. Da lønner det seg å kjøre mykere. Bilen bør også settes opp mykt for å gi mer styring og bedre grep. Sporvalget bør overdrives i forhold til når det er tørt, man legger seg veldig godt ut før svingene for å få til større svingbuer. Det blir enda viktigere med godt fart ut på langsiden. Så lenge det går rett frem og bilen din er balansert (riktig satt opp), kan man oppnå høy fart på langsiden, mens man i svingene "sneglers seg fram" i forhold til på tørt føre. Den som har sett Schumacher kjøre på regnvær, har sikkert lagt merke til at han ligger helt på grensen - han ligger helt i ytterkant av svingene for å holde farten oppe, slik at han får stor fart inn på langsiden. Dette krever imidlertid enorm kontroll, og det er ikke lett å rette opp en sladd på regnvær. De fleste som kjører modellbil prøver derfor i stedet å korte inn svingene mest mulig samt å rette ut banen mest mulig.