

STAM Education - Tips & Tricks

Bochtentechniek

Elke motorrijder zal het beamen, bochten maken het motorrijden leuk. Na een bochtige Ardennenrit verschijnt een smile tot achter de oren bij elke motorrijder. Of ... Zo zou het toch moeten zijn! Spijtig genoeg hebben vele motorrijders een onterechte angst voor bochten.

Bij het vlot nemen van bochten komt dan ook veel te kijken. Het bepalen van de juiste snelheid, een correcte kijktechniek, juiste rijlijnen, een goede zithouding, tegensturen.

a. Zithouding

Een correcte bochtentechniek begint met een goeie zithouding. Bij de cursussen van Stam Education, en vooral tijdens de MAG-Screeningen merken wij spijtig genoeg op dat de meerderheid van onze cursisten/motorrijders een verkeerde zithouding hebben.

De meest voorkomende fouten zijn de volgende:

- Voeten paraplu (naar buiten toe)
- Het midden van de voeten op de voetsteuntjes
- Rechte rug
- Gestrekte armen
- Té gespannen zitten (armen, rug, hoofd!)
- Knijpen in het stuur

Wat is dan de correcte zithouding?

- Voeten met bal van de voet op de voetsteuntjes
- Onderlichaam nauw aangesloten met de motorfiets (knieën tegen de tank, en met kruis zo dicht mogelijk bij de tank)
- Bovenlichaam ontspannen
 - Armen licht gebogen en ontspannen
 - Het bovenlichaam is licht voorovergebogen, niet recht
 - Stuur met volle hand vastnemen, maar zonder te knijpen.
 - Gebroken pols
- Hoofd: men rijdt waarheen men kijkt. Dus je hoofd moet dan ook kunnen meedraaien in de richting waarheen we kijken. Ontspannen die nekspieren is de boodschap.

Tot zover de algemene zithouding.

Specifiek naar zithouding bestaan er nog enkele afzonderlijke technieken. (Let ook op de kijktechniek in de voorbeeldfoto's.

1. *Neutrale zithouding*

Deze heeft weinig uitleg. Bij deze zithouding blijf je als motorrijder op dezelfde manier zitten alsof je rechtdoor rijdt. Natuurlijk met de correcte kijktechniek en het "tegensturen" in acht genomen.



2. *Motorfiets "drukken"*

STAM Education - Tips & Tricks

Belangrijk! Deze techniek is enkel van toepassing in **TRAGE** bochten. Hier drukken we de motorfiets in de bocht, terwijl we met ons lichaam tegengewicht geven naar de andere kant zodat het zwaartepunt in de midden blijft.



3. *Naast de motorfiets hangen.*

Belangrijk! Deze techniek is enkel van toepassing in **SNELLE** bochten.

Doordat in snelle bochten het zwaartepunt naar buiten toe verlegd wordt door de middelpuntvliegende kracht, kunnen we dit gedeeltelijk compenseren door ons lichaam naar de binnenkant van de bocht te brengen. Dit kan door je zitvlak te verschuiven, zodat 1 kaak van je kont naast de motorfiets hangt, of ook door je bovenlichaam naar de binnenkant van de bocht te brengen.

In extreme (zie foto) omstandigheden gaat men volledig naast de moto hangen. Maar deze extreme omstandigheden doen zich vanzelfsprekend nooit op de openbare weg voor, en zijn voorbehouden voor de gesloten omloop.



b. Het “Konijn”: Kijktechniek in de bocht

In motormiddens is de volgende uitspraak zonder twijfel een klassieker:

“men rijdt waarheen men kijkt”

En desondanks de bekendheid van deze spreuk, blijkt de praktische toepassing van een correcte kijktechniek – zeker in bochten - héél moeilijk.

Daarom gebruiken wij een klein hulpmiddel om de kijktechniek aan te leren! Namelijk het “konijn”.

Het konijn loopt altijd op het verste punt dat we kunnen kijken in de bocht, of op een rechte lijn. (natuurlijk met de hieronder vermelde kenmerken in acht genomen). Het leuke aan ons konijn is dat dit ons helpt in vele aspecten van het motorrijden. Kijktechniek is natuurlijk het belangrijkste aspect, maar ook bij onze rijlijnen en het bepalen van onze juiste bochtensnelheid is het een grote hulp.

** Oorsprong van het “Konijn”*

Het “Konijn” vindt zijn oorsprong in de hondenrennen. Om de honden in dezelfde richting te doen rennen staat een mechanisch “Konijn” (eigenlijk een haas) op rails die steeds voor de honden uitloopt. Afhankelijk van de snelheid loopt het konijn dichterbij of verder voor de honden. Hoe hoger de snelheid, hoe verder het konijn loopt, hoe lager de snelheid, hoe dichterbij het konijn loopt.

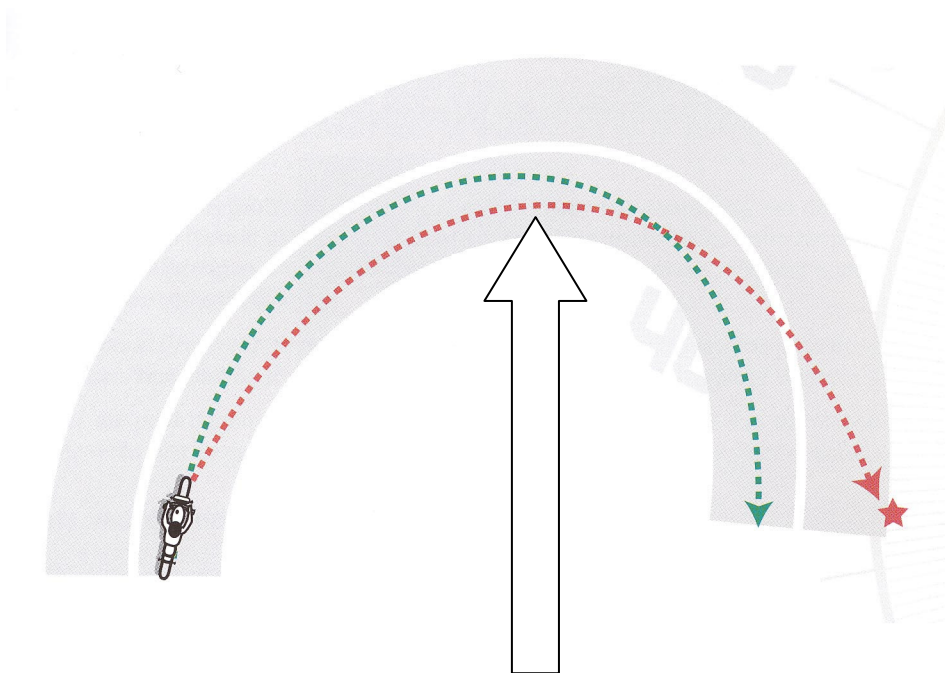
** Kenmerken van ons “Konijn”*

- Het is een asfalt konijn, het loopt altijd op de weg (dit is geen enduro cursus ...).
- Het is een ‘virtueel’ konijn.
- Hoe sneller we rijden, hoe verder ons konijn voor ons loopt.
- Hoe trager we rijden, hoe dichterbij het konijn voor ons loopt.

STAM Education - Tips & Tricks

- Het loopt nooit vlak voor ons voorwiel.
- Het zit nooit in ons dashboard (remmen!).

c. Rijlijnen in de bocht



Zolang ons konijn nog achter “het hoekje” kan verdwijnen als we door de bocht gaan, zien we het einde van de bocht nog niet: zolang volgen we een ruime lijn.

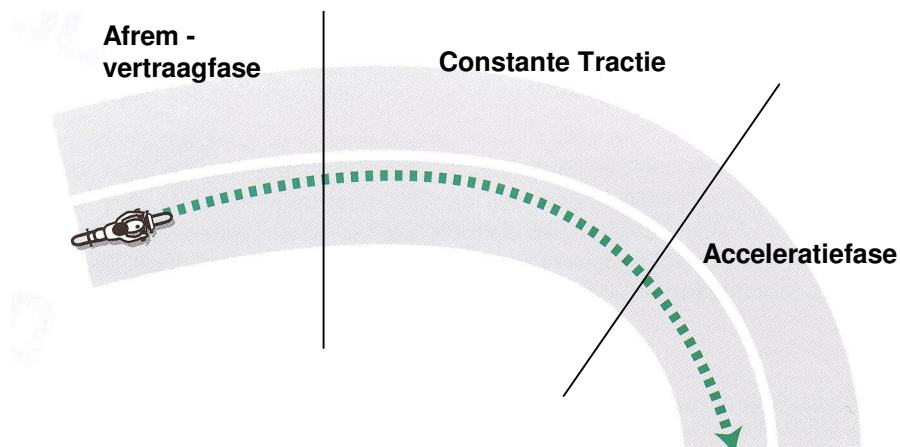
Als het konijn de rechte weg opspurt, sturen we in om de bocht af te snijden. We versnellen de bocht uit en laten de moto terug op zijn goede positie (2/3 - 3/4) van ons rijvak uitkomen.

En laat ons natuurlijk de basisregel ivm rijlijnen niet vergeten! Een bochten nemen we:
buiten - binnen – buiten

d. Fases van de bocht

Elke bocht kan je onderverdelen in 3 fasen:

STAM Education - Tips & Tricks



* Afrem / Vertraag - fase

Tijdens deze fase bepaal je de snelheid waarmee je de bocht gaat nemen.

Niet voor elke bocht moet je remmen, soms kan gas minderen al voldoende zijn om de snelheid te regelen.

* Constante tractie

Teneinde de bocht stabiel te nemen, rem of vertraag je niet meer in de bocht. Behoudt een constante tractie, of geef zelfs een klein beetje gas bij. Constante tractie is van belang om de motorfiets stabiel door de bocht te rijden.

Eens je gas geeft, dan doe je dit op een vlotte, gedoseerde, constante manier voor het verdere verloop van de bocht"

* Acceleratiefase

Vanaf het moment dat we bij de 'uitgang' van de bocht zijn, accelereren we de bocht uit.

e. Tegensturen

Last, but not least! Nog een woordje over tegensturen.

Vanaf een bepaalde snelheid, afhankelijk van het type motorfiets (30 à 40 km/uur) is het onmogelijk te sturen met de motorfiets door het klassieke 'draaien aan het stuur'. Vanaf deze snelheid treedt het gyroscopisch effect van het wiel in werking. Zonder hierover te technisch uit te breiden komt dit op het volgende neer:

Bocht naar rechts:

Lichte horizontale druk tegen uw rechter stuurhelft (= duwen tegen uw rechter stuurhelft).

Bocht naar links:

Lichte horizontale druk tegen uw linker stuurhelft (= duwen tegen uw linker stuurhelft).

! Een veelvoorkomende fout is dat de mensen de stuurhelft naar "onder" proberen te duwen ipv horizontaal (voorwaarts) !

Voor wie meer technische info wenst over het gyroscopisch effect, surf naar onze site:

<http://www.stameducation.be/tegensturen>. Daar hebben wij enkele interessante links verzameld.

Copyright STAM Education. Alle rechten voorbehouden.