

mobile  
com

DEENER

XERO  
www.xtandit.nl

# HANDLEIDING VOOR EEN GOEDE START



Deze maand geen uitgebreid raceverslag, maar een bocht-voor-bocht handleiding naar de ideale lijn op Zandvoort. Zodat jij alvast weet hoe je volgend jaar in een Westfield over het circuit moet rijden





OM BIJ HET BEGIN TE BEGINNEN: het verslag van de races op zondag 3 augustus, op Zandvoort. Wij waren van de partij met startnummer 25. Overigens waren niet alle rijders aanwezig in verband met de vakanties, maar dat maakte het er niet minder leuk op in de altijd gezellige Westfield-tent.

Het weer was erg slecht, met als gevolg dat zowel de kwalificatie als de eerste race in de regen gereden moesten worden. De kwalificatiesessie verliep voor vrijwel iedereen, ondanks de drijfnatte baan, vrij goed. *Team Top Gear* nam geen onnodige risico's, bouwde het tempo voorzichtig op, en dat resulteerde in een derde startplek voor de eerste race, een mooie uitgangspositie.

In de tijd tussen de kwalificatie en race één klaarde het niet op, hetgeen betekende dat de eerste race plaatsvond in de stromende regen. Op zich geen probleem, want rijden op een natte baan is eigenlijk best leuk. Lol hadden we dus zeker tijdens onze regendans, maar helaas slaagden we er daarbij niet in om nog een podiumplekje te bemachtigen. Dat lukte wel in race twee, die onder droge omstandigheden werd verreden. Helaas moesten we onze tweede plaats opgeven omdat de versnellingsbak van onze Westfield niet helemaal functioneerde zoals hij moest functioneren. Jammer, maar ondanks het slechte weer en de pech in race twee, is zondag 3 augustus een dag geworden die we niet snel zullen vergeten.



#### De daguitslag van zondag 3 augustus

- 1e** plaats Hayley Lazell (Team Oto2Rent)
- 2e** plaats Francois Claeijs (Team Star Engineering)
- 3e** plaats Frits van Eerd (Team Star Engineering)
- 4e** plaats Tim Roks (Team Top Gear Magazine)
- 5e** plaats Paolo Massaro (Team Aviosign)

#### Resterende races

- 7 september: Zandvoort
- 13 september: Oschersleben, Duitsland
- 24 oktober: Zandvoort

Je hebt je vast wel eens afgevraagd hoe rijd ik *Circuit Park Zandvoort* in een *Westfield*? Welnu, dat gaan we je hier bocht-voor-bocht uitleggen. Lees het volgende dus goed - en niet vergeten te remmen hè. We beginnen natuurlijk op het punt waar alle races beginnen, bij start/finish en we stormen op volle snelheid (in de *Westfield* zo'n 170 km/u vanaf *Bos Uit*) op de *Tarzanbocht* af.

### TARZANBOCHT

De aloude *Tarzanbocht* is een kwestie van zo laat mogelijk insturen - bijna tot aan het punt waar links de baan ophoudt. Ondertussen terugschakelen van vijf naar drie en vanaf het instuurpunt stuur je naar de apex, ofwel aansnijdpunt, van de bocht. Dat punt vind je op ongeveer driekwart van de curve, aan je rechterhand. Daarna laat je de auto geleidelijk naar buiten lopen - richting de daarvoor neergelegde curbstones - en kun je weer vol op het gas richting de *Gerlachbocht*.

### HUGENHOLTZBOCHT

Hier moet je pas laat, halverwege de bocht, de curve insturen. Het aansnijdpunt vind je dan op driekwart, waar de bolling van de binnenzijde van de bocht begint te eindigen. Daarna is het ook weer een kwestie van de auto in z'n drie uit laten lopen richting de curbstones, om verder te gaan naar het wat ons betreft mooiste gedeelte van de baan.

### ARIE LUYENDIJKBOCHT (BOS UIT) EN KUMHOBCHT

Bij de *Kumhobocht* staat aan de linkerkant van de baan een huisje waar de marshalls staan met hun vlaggen. Ter hoogte van dit punt stuur je de bocht in, waarna het aansnijdpunt ongeveer halverwege de curbstones ligt. Over deze curbstones kun je - in de derde versnelling - vol heen met allebei de rechterwielen, want dat maakt je lijn een stuk korter en dus sneller. Daarna kom je bij *Bos Uit*, de belangrijkste bocht van het circuit. Waarom? Omdat je door deze curve helemaal perfect af te ronden een zo hoog mogelijke rechtlijnsnelheid hebt en dat is weer belangrijk voor je volgende ronde.

### AUDI-S BOCHT

Deze curve bestaat uit twee bochten waarbij je de eerste moet opofferen om de tweede zo snel mogelijk te kunnen nemen in de derde versnelling. De eerste curve stuur je iets voor het linker baanhuisje in, vervolgens pak je een stuk van de curbstones aan de binnenkant van de bocht en blijf je hangen aan de rechterzijde van de baan. Daarvandaan, reeds op eenderde van de tweede bocht, stuur je in naar het aansnijdpunt dat iets voorbij de helft van de curve ligt. Daarna weer hetzelfde verhaal; gas opbouwen en je auto uit laten lopen naar de uitgang van de bocht.

## GERLACHBOCHT

Bij deze bocht is het belangrijk dat je de curbstones aan de binnenzijde van de curve niet raakt. Ze zijn namelijk hoger dan de baan en als je ze toucheert kan het tot gevolg hebben dat je auto uit balans raakt – dat wil je niet. Na het aansnijdpunt, dat ongeveer halverwege de rij curbstones ligt, laat je de auto (in de derde versnelling) mooi naar buiten lopen en vervolgens stuur je naar de rechterkant van de baan, richting de bandenstapel en het begin van de Hugenholzbocht.

## HUNSERUG (1), SLOTEMAKERBOCHT (2) EN SCHEIVLAK (3)

Deze drie bochten aan elkaar vormen één van de snelste stukken van Circuit Park Zandvoort. Het begint met de Hunserug waar je rechts op de baan blijft rijden. Vanaf daar ga je volgas in de vierde versnelling door de Slotemakerbocht, waar je de auto links langs de curbstones laat lopen. Daarna mik je op de rij curbstones die rechts langs de baan ligt en daar vanuit stuur je weer naar de linkerkzijde van de baan, alwaar je een kort stuk hebt om te remmen voor het Scheivlak. Goed remmen dus, vervolgens moet je geleidelijk naar het midden van de baan sturen om op tweederde van de bocht het aansnijdpunt te raken. Heb je dat gedaan, dan is het weer een kwestie van de auto (nog steeds in de vierde versnelling) uit laten lopen richting de rode en witte tegels.

## VODAFONEBOCHT

Bij deze bocht kom je eveneens in z'n drie aan, aan de linkerkzijde van de baan. Omdat je daar rijdt, zul je het asfalt als het ware over moeten steken zodat je de curve helemaal vanaf de rechterzijde in kunt sturen. Het aansnijdpunt van deze bocht bevindt zich ook hier op driekwart, op de grijze curbstones aan de binnenzijde van de curve. Daarna is er weer veel ruimte om de auto helemaal uit te laten lopen richting de rand van de baan.

## MASTERSBOCHT

De Mastersbocht is een snelle knik naar rechts waar je in de derde versnelling doorheen schiet. Voor de deze bocht moet je even kort liften (als de banden warm zijn kun je er bijna vol doorheen) en vervolgens je auto met twee wielen over de curbstones aan de binnenzijde van de bocht mikken. Probeer daarbij je lijn door de bocht zo recht mogelijk te maken, want dat kost minder snelheid en dan kun je eerder op het gas. Bij deze curve is het belangrijk dat je de auto echt helemaal naar de linkerkzijde van de baan uit laat lopen zodat je een mooi recht stuk hebt om netjes te remmen en een goed positie om de Renaultbocht aan te snijden.

## RENAULTBOCHT

Nog steeds in de derde versnelling (net tegen de begrenzer aan) kom je aangescheurd voor deze bocht. Ook hier moet je goed de curve aanremmen en vrij laat insturen. Het aansnijdpunt vind je dan op driekwart, waar de bolling van de binnenzijde van de bocht begint te eindigen. Daarna is het ook weer een kwestie van de auto in het derde verzet uit te laten lopen richting de curbstones die vlak voor het linker baanhuisje liggen.