



Grip en Slijp

Voorzichtig rijd ik door de bocht, dan accelereer ik naar 70 kilometer per uur. Verderop staat Kirsten langs de kant van de weg klaar om een aantal foto's van mij te maken terwijl ik langs kom, het is toch altijd leuk om een paar actiefoto's van onze mooie DS te

VRACHTWAGEN! VRACHTWAGEN, RECHT VOOR JE! Vrachtwagen, waar komt die vandaan? Zo snel en zo hard als ik kan trap ik op de rem, de DS duikt scherp omlaag, eerst van voren en vervolgens trekt de achterkant ook sterk omlaag. De vrachtwagen komt angstaanjagend snel dichterbij en ik beseft dat ik nooit op tijd stil zal staan. Vlak voordat ik tegen de vrachtwagen bots, gaat mijn voet van de rem, en stuur ik naar rechts en daarna meteen terug naar links. De DS veert weer omhoog en helt flink over tijdens het sturen, eerst naar links en dan naar rechts. Terwijl ik rakelings langs de vrachtwagen schiet trap ik weer hard op de rem, de DS duikt weer omlaag. Uiteindelijk kom ik naast de vrachtwagen tot stilstand. Pfoei....de DS schommelt nog wat na en de hoogte regelaars zorgen dat ze uiteindelijk weer op de juiste hoogte staat. Terwijl ik weer optrek, kijk ik naar Kirsten, die nog steeds langs de kant van de weg staat en alles op de foto heeft gezet. Ze lacht en steekt haar duim op. "Goed gedaan. Volgende!" hoor ik uit de portofoon.

Tekst: Bram Oude Elberink. Foto's: Kirsten de Waard

Zojuist heb ik voor het eerst de uitwijkmanoeuvre gedaan in mijn eigen DS. We bevinden ons op de slipbaan van het ANWB Test- en Trainingscentrum in Lelystad. De vrachtwagen was er gelukkig niet echt, in plaats daarvan heb ik zojuist een muur van water ontweken. Wel zo veilig in het geval dat ik vergeet te remmen, of vergeet de rem los te laten, of vergeet te sturen, of vergeet te kijken, of vergeet te reageren zoals mij de keer daarvoor gebeurde toen ik nog oefende in de baanauto van het ANWB Test- en Trainingscentrum.

Veilig?

Recent heeft Kirsten, mijn vriendin, in een ongeluk de werking van airbags ervaren en die hebben zeker groter leed voorkomen. Aangezien de DS die niet heeft twijfelen we sindsdien aan diens veiligheid vergeleken met onze moderne, met zes airbags uitgeruste auto. Helaas kunnen we lastig testen hoe onze DS zich bij een ongeluk gedraagt, maar we kunnen wel ervaren hoe hij zich gedraagt vlak voor een eventueel ongeluk, in extreme situaties. Daarom zijn wij op het ANWB Test- en Trainingscentrum om antwoord te krijgen op die vraag of een DS nog veilig is in het moderne verkeer. Wij gaan met ons tweeën deelnemen aan de ANWB Grip & Slip cursus. Tijdens deze cursus leren we ondermeer de noodstop en ondergaan we diverse soorten slipsituaties. Normaal gesproken maak je hierbij gebruik van baanauto's van het ANWB Test- en Trainingscentrum, maar op verzoek bleek het geen probleem om met mijn eigen DS de onderdelen te volgen.

Theorie

Zoals met elke cursus begin je met theorie. Wij hadden ons aangemeld voor de e-learning cursus, waarbij de theorie vooraf via internet gevolgd moest worden. Uiteindelijk bleek dit relatief eenvoudig, binnen 25 minuten hadden we alle filmpjes gezien. Aan het begin wordt het doel van de cursus uitgelegd; niet het voertuiginzicht blijkt belangrijk, maar het inzicht krijgen in de actuele verkeerssituatie. Na het vaststellen van het doel komen diverse begrippen aan de orde. Het verschil tussen grip en slip bijvoorbeeld. “Onder normale omstandigheden rolt de autoband over het wegdek. Het stuk van de band dat de weg raakt, staat stil ten opzichte van het wegdek. Er bestaat een stevig contact: dat noemen we ‘grip’. Onder bepaalde omstandigheden kan het rollen veranderen in schuiven. Bijvoorbeeld als u met geblokkeerde wielen remt. Er is dan geen ‘grip’: dat wordt ‘slip’ genoemd.” Ook het

verschil tussen onder- en overstuur wordt behandeld, alleen dan onder de noemers voorwiel- en achterwielslip. Deze twee slipsituaties moeten op verschillende manieren worden opgelost en de theorie leert ons de opeenvolgende stappen om uit de desbetreffende slipsituatie te komen. Al met al viel het theoretische gedeelte mee qua zwaarte. Sterker nog, we hadden wel wat meer verwacht, nu had het een hoog ‘dat wist ik al’ gehalte. In ieder geval was ons geheugen opgefrist en het zorgde ervoor dat we op de dag niet met onze oren stonden te klapperen als de instructeur weer wat uitlegde. Voor wat betreft het e-learning aspect, dit is relatief nieuw voor de ANWB. Het zorgt voor een kortere cursusdag met andere tijden, waardoor je bijvoorbeeld beter om de files heen naar Lelystad en terug naar huis kunt komen, maar persoonlijk vond ik het gebrek aan interactie met een instructeur een gemis. Dit gemis werd tijdens de cursusdag overigens ruimschoots goed gemaakt door onze instructeur Leen die uitgebreid inging op onze vragen.

Spannend

Met de theorie vers in ons geheugen reden we op de vroege ochtend naar Lelystad, waar de testbaan ligt. Aangezien ik bijna altijd in de DS rijd en Kirsten bijna nooit, had ze nog wat extra kilometers gereden in de week ervoor en ook nu zat Kirsten achter het stuur. En alhoewel het rijden zonder problemen ging vond ze het nogal spannend om straks met de DS te gaan slippen. Zelf leek het me vooral leuk, tijdens het najaarsevenement van 2001 op de RDW-testbaan had ik al ervaren hoe het is om met een DS (bijna) in de slip te raken. Op het ANWB Test- en Trainingscentrum aangekomen bleek dat we in totaal met slechts zes cursisten waren, terwijl er plaats is voor twaalf. Omdat we gebruik konden maken van drie ANWB auto's (Volkswagen Golf VI met uitschakelbaar ABS) en onze DS zorgde dit voor de luxe situatie dat wij tweeën naast de DS ook een moderne auto ter beschikking hadden ter referentie. Na een korte introductie door Leen nam hij ons per tweetal mee in de auto voor het eerste baanonderdeel, het afdalen van een gladde 8 procent helling, met ter verhoging van de feestvreugde uitwijkmanoeuvres halverwege en een –eveneens gladde– haarspeldbocht aan het einde. Terwijl in een vlot tempo de bedoeling van de proef werd uitgelegd gaf Leen ons meteen een rondje van de zaak door met twee wielen op het gladde gedeelte en twee wielen op het stroeve gedeelte te remmen. Wild rondtollend hielden wij ons met alle macht vast aan de deurgrepen, ondertussen vervolgde Leen zijn verhaal of er niets aan de hand was. De stemming zat er in, we konden beginnen.



Modern versus klassiek

Per tweetal gingen we in de Golf op pad, door middel van een portofoon in elke auto kon Leen ons van afstand instructies geven en feedback op wat we goed of fout deden. We begonnen met een slalomproef op droge ondergrond met als doel om te ervaren wat de juiste zithouding is en hoe belangrijk het kijken is, je stuurt in feite met je ogen door te kijken in de richting waar je naar toe wilt. Daarna gingen we de 8 procent gladde helling af. De bedoeling was om op de gladde helling te remmen om te ervaren hoe lang het onder deze omstandigheden duurt voordat je stil staat. Eerst met ABS aan en later de ABS uitgeschakeld, waarbij je moet remmen tot het punt van blokkeren. Makkelijker gezegd dan gedaan. Ten eerste leek het remmen niet tot enige vertraging te leiden, we gleden vrolijk door over de helling omlaag. Een goede graadmeter voor de mate van afremming bleek de haarspeldbocht aan het einde, als je ook maar iets teveel snelheid overhad gleeed je de bocht uit. Ten tweede hielp het uitschakelen van het ABS ook niet mee. ABS houdt de auto bestuurbaar doordat de wielen niet blokkeren, hierdoor zijn de uitwijkmanoeuvres goed te doen. Bij uitgeschakeld ABS echter blokkeerden de wielen heel snel tijdens remmen op een gladde ondergrond. Vanaf dat moment gleeed de auto door in een rechte lijn, ongeacht de stuurstand van de voorwielen. Pas bij rem loslaten kreeg je weer controle over het sturen en kon je verder gaan met de uitwijkmanoeuvre. Het loslaten van de rem om uiteindelijk nergens tegen aan te botsen leek tegenstrijdig. Het vergde dan ook aardig wat concentratie om in de Golfjes al vaart minderend en uitwijkend

netjes naar beneden te komen. Toen wij overstapten in de DS waren we dan ook op zijn zachtst gezegd een beetje gespannen... Ook met de DS blokkeerden de wielen al snel, ik voelde dit vooral door te draaien aan het stuur. Zonder geblokkeerde wielen ging ik gewoon in de richting waar ik naar stuurde, met geblokkeerde wielen gleeed ik rechtdoor. Een groot verschil met de Golfjes was de haarspeldbocht aan het einde, elke keer ging de DS daar probleemloos doorheen ongeacht de snelheid. Al snel kreeg ik door dat de DS, in tegenstelling tot de Golfjes, ook heel goed vertraagde op de motor bij gas loslaten. Zo goed zelfs dat ik zonder remmen op de helling ook probleemloos door de haarspeldbocht kwam.

Banden

Bij de volgende proef bleek al snel waar dit verschil door kwam. We moesten over een gladde rotonde rijden, steeds sneller totdat we in een slip raakten. In de Golfjes hoefden we niet hard te rijden, deze gleden als boter in de koekenpan van de baan bij slechts 30 à 35 kilometer per uur. De DS echter bleek een heel ander verhaal, de eerste twee keer reed ik zonder problemen de rotonde rond. Pas tijdens de derde keer, toen ik moed genoeg had om harder dan 50 kilometer te rijden begon de DS weg te glijden. En waar de ene Golf ineens over de voorwielen weggleed en de andere heftig van achteren uitbrak, gleeed de DS heel beheerst over de voorwielen weg. Eventjes gas los en ik kon weer zonder problemen verder rijden. Van een afstandje weinig spectaculair, maar wat een verschil met de Golfjes. De DS had ter

plekke mijn volledige vertrouwen herwonnen! Samen met de instructeur hebben we geconcludeerd dat het verschil in uitbreesnelheid tussen de Golfjes en de DS voornamelijk kwam door de banden. De Michelin banden van de Golfjes hadden op onze cursusdag een minder diep profiel van circa 3 mm, terwijl mijn DS op Michelin XAS banden rondom staat met nog ruim 6 mm profiel. Heel veilig, echter niet handig als je goed wilt leren hoe je uit een slip komt, hiervoor moet je namelijk eerst in een slip raken. Voor de rest heb ik deze oefening maar met de Golf gedaan. De voornaamste les hier was kijken, kijken, kijken. Het bleek dat iedere cursist in eerste instantie veel te dicht voor de auto keek. Pas na aanpassen van het blikveld, namelijk door te kijken naar het einde van de bocht en daarnaar te blijven kijken tijdens de slip, bleek hoeveel makkelijker het werd om uit een slip te geraken.

Het echte werk

Na een goed verzorgde lunch vervolgden wij de oefeningen met de noodstop en uitwijkmanoeuvres op glad wegdek. Bij de Golfjes zorgde een goed uitgevoerde noodstop voor automatische alarmlichten en maximale remkracht. Bij de DS was het effect iets anders, het krachtige remmen zorgde voor een heftig duikende koets, steeds eerst naar voren en daarna ook van achteren. Voor de instructeur een goede visuele check of ik wel of niet hard genoeg remde. Al snel werd de noodstop uitgebreid met de uitwijkmanoeuvre van een plotseling opduikende muur van

water. Het verschil in het al of niet gebruik van ABS kwam hier duidelijk naar voren. Het loslaten van de rem tijdens een noodstop om te kunnen uitwijken bleek ook hier (te) lastig voor sommigen. Gevoelsmatig houd je de voet op de rem. Daarnaast kan angst tijdens een echte noodstop ook voor paniekreacties zorgen en is de kans groter dat mensen de rem niet meer loslaten. Persoonlijk was ik erg blij dat het mij wel lukte met de DS. Sterker nog, dit ging mij op een of andere manier beter af dan het continu remmen met uitwijken in de Golf met ABS. Kirsten had precies het omgekeerde, met ABS ging haar goed af, maar met het ABS uitgeschakeld vergat ze in de hektiek of om te sturen, of om verder te remmen na het sturen.

Tijdens de laatste oefening gingen we ons bekwamen in het corrigeren van een achterwiel slip. Hiervoor rij je met een snelheid tussen de 25 en 40 kilometer per uur een natte en gladde baan op. Aan het begin van deze baan zit een hydraulische plaat die op het moment dat de achterwielen er overheen rijden, een zwieper naar links of naar rechts maakt. Het resultaat is een auto die van achteren uitbreekt, de lastigste slip om te corrigeren. De sleutel tot succes is snelheid van handelen; je moet bliksemsnel tegensturen tot maximale wieluitslag terwijl je tegelijk de koppeling intrapt. Zodra de auto verder is gedraaid dan je wielen kunnen draaien ben je verloren en maak je geheid een of meerdere pirouettes. Tegelijk blijf je naar de oorspronkelijke rijrichting kijken. Na het eventueel succesvol opvangen van de eerste slip volgt de reactie en herhaalt het hele spel zich naar de andere kant. De oefening bleek lastig, iedereen ging meerdere



keren in de rondte alvorens de behendigheid naar boven kwam om de slip op te vangen. Ondanks dat de band een flinke zwieper via de achterwielen (en dus de ophangconstructie) aan de auto geeft, besloot ik om dit ook met de DS te proberen. Hier bleek de DS echt superieur, ik hoefde niet meer te doen dan twee keer lichtjes tegen te sturen om de slip op te vangen. Bij de derde keer was de dreun achterin duidelijk harder, bij navraag kreeg ik te horen dat de instructeur een flink zwaardere tik had uitgedeeld via de hydraulische plaat, hij wou nu eindelijk die DS wel eens spectaculair zien slippen. Helaas zonder resultaat en aangezien ik mijn DS graag weer heel mee naar huis wou nemen heb ik ook hier de rest van de oefening in de Golfjes gereden.

Veilig!

Al met al was het een zeer enerverende en leerzame dag voor ons in de DS. Natuurlijk mist zij de moderne ingebouwde veiligheidsmaatregelen als airbags, ABS en ESP en natuurlijk ben je daardoor slechter af na een ongeluk dan bij een moderne auto. Maar als het gaat om het voorkomen van een ongeluk, is de bestuurder zelf degene die voor een groot deel de veiligheid in handen heeft. Wij zijn door deze training weer bewust en beter in staat om onze auto, of het nu een DS of een andere auto is, en onszelf uit ongewenste situaties te houden. Voor wat betreft de DS zelf, Leen onze instructeur was danig onder de indruk van de wegligging en hij vond het prachtig om te zien hoe goed de DS het keer op keer deed tijdens de diverse oefeningen. En wij? Wij durven weer met de DS op pad.

Ook een Grip & Slip cursus?

Is uw interesse gewekt en zou u met uw eigen ID of DS willen meedoen aan een grip & slip cursus. Dat kan. Wij hebben meegedraaid tijdens een reguliere cursusdag, maar bij voldoende animo organiseert het ANWB Test- en Trainingscentrum een speciale cursusdag voor de DS. Hierbij zullen de programma-onderdelen aangepast worden voor de DS. Het onderdeel achterwielsslip vervalt, hiervoor in de plaats komt een extra onderdeel uitwijken. De theorie wordt ter plaatse gegeven, zodat er optimaal gelegenheid is om vragen te beantwoorden en, waar nodig, in te gaan op specifieke DS waardigheden. De prijs is € 179,15 per persoon inclusief lunch. Data 16, 17 of 19 oktober. Opgeven kan voor 17 september as. via email: boeman@dds.nl. Minimaal 10 deelnemers per cursusdag.



www.garage-timmer.nl

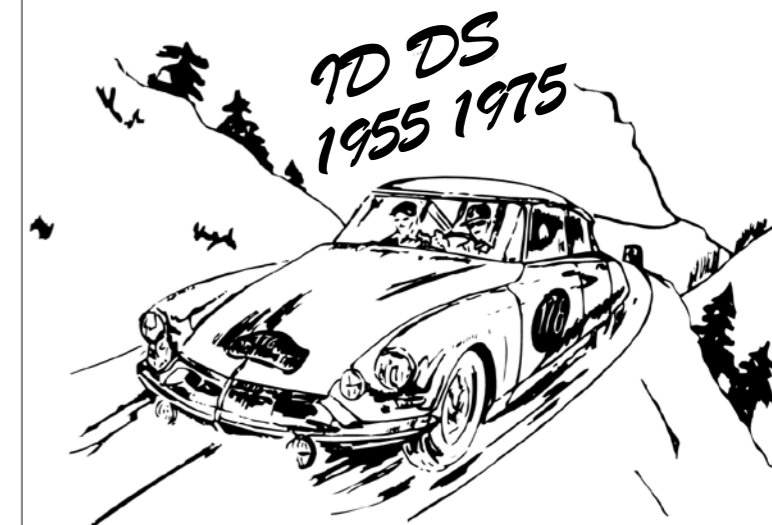


*Altijd DS-sen op voorraad
Ook voor onderdelen en nieuw plaatwerk*

Hoendiep 159 • 9745 EA Groningen
T 050 - 313 77 38 • F 050 - 312 27 42

GARAGE *Timmer*
OLDTIMER CENTRUM NOORD

Specialist in franse klassiekers



Citroën ID DS
Bagnole

Kerkveldseweg oost 20E,
6101 NN Echt
TELEFOON 0475 488669

geopend:
maandag t/m vrijdag, zaterdag van 10.00 -17.00 uur