

Rijbewijs praktijkexamen: inleiding basisrijtechnieken

Inleiding basisrijtechnieken.

De bedoeling van deze handleiding is om beginnende bestuurders én hun begeleider een houvast te geven om de basisrijtechnieken van een handgeschakelde auto (geen automaat) stapsgewijs uit te leggen.

Vele bestuurders kunnen wel goed met een auto rijden maar weten niet altijd hoe ze het best kunnen uitleggen aan een beginnend bestuurder.

Het is uitermate belangrijk dat een beginnende bestuurder van meet af aan de juiste rijtechnieken aanleert zodat achteraf geen slechte gewoonten moeten worden afgeleerd. Je kunt deze handleiding uitprinten en meenemen zodat je ze kunt raadplegen tijdens je eerste stapjes met de auto.

Deze handleiding is zoveel mogelijk chronologisch opgebouwd alsof je voor het eerst achter het stuur van een auto zit, je eerste rijles, zeg maar. Een stukje uitleg en daarna een oefening.

Je kunt later deze handleiding steeds opnieuw raadplegen voor wanneer je iets niet goed begrijpt of om na te gaan of je nog steeds goed bezig bent.

Veel succes, De Rijprof.



Via onderstaande links kun je rechtstreeks naar het hoofdstuk van je keuze:

[Bediening van je auto](#)

[Zithouding en spiegels](#)

[Klaar om te starten?](#)

[De koppeling](#)

[Vertrekken en stoppen](#)

[Vertrekken op een helling](#)

[Remmen, de juiste techniek](#)

[Schakelen naar een hogere versnelling](#)

[Terugschakelen naar een lagere versnelling](#)

[Sturen](#)

[Besluit, de weg op!](#)

© www.derijprof.be

Bediening van je auto (Terug naar inleiding) - © www.derijprof.be

Dit hoofdstuk gaat over de bedieningsinstrumenten van je auto.
Elk type auto is ook anders en we beperken ons tot de basisbedieningen.
Snufjes zoals airco of GPS worden hier niet behandeld.

Voor je gaat rijden moet je minstens enkele basisbedieningen weten staan en kunnen bedienen. Rijden zonder lichten of ruitenwissers kan gevaarlijk zijn.
De meeste symbolen die je ziet op je dashboard of op de bedieningknopjes zijn standaard bij alle auto's, alleen de plaats of bediening kan wel verschillend zijn.
Kijk eens na bij je eigen auto (instructieboekje) waar alles staat en hoe je dat kunt bedienen.

Leer dit uit stilstand, vlot en bijna blindelings te bedienen zodat je later tijdens het rijden zoveel mogelijk je aandacht kunt besteden aan het verkeer wanneer je iets moet bedienen.

Om de meeste dingen te kunnen bedienen moet je contact aan staan.
Dat doe je door de contactsleutel in het contact te verdraaien tot de controlelampjes oplichten. De motor hoeft nog niet te draaien.

Oefening: overloop de belangrijkste bedieningen:

Lichten:

- standlicht (dat zijn de kleine- of parkeerlichten)
- dimlicht (dat zijn de gewone lichten waarmee o.a. je 's nachts rijdt)
- grootlicht (dat zijn felle lichten of pharen in het frans genaamd)
- achtermistlicht
- stoplichten (branden wanneer je drukt op de rem)
- pinker links, pinker rechts.

Ruitenwissers (vooraan, achteraan) + sproeiers

Ontwaseming / ontdooiing (vooraan, achteraan)

Claxon

Voor het rijden zelf heb je nog enkele basisbedieningen nodig.

Eerst even op een rijtje overlopen en de uitleg volgt later.

Het stuur

De pedalen (ontkoppeling, rem, gas)

De versnellingspook (12345 R)

De handrem

Het contact (sleutel)

Je hebt ook enkele meetinstrumenten:

De snelheidsmeter

De toerenteller

De brandstofmeter

De temperatuurmeter

enz.

Overloop ook even de controlelampjes.

Zithouding en spiegels (Terug naar inleiding) - © www.derijprof.be

Eerst gaan we de juiste zithouding afstellen en daarna de spiegels.

Zetel:

Kijk na in je instructieboekje welke mogelijkheden je hebt om je zetel af te stellen. Naar voor of naar achter, de rugleuning en in vele auto's ook de hoogte van de zetel.

Om je zetel goed af te stellen druk je het ontkoppelingspedaal helemaal in. Je regelt je zetel naar voor of naar achter zodanig dat je been licht gebogen is met een volledig ingedrukte ontkoppelingspedaal. Je drukt je ontkoppelingspedaal in met de bovenkant van de voetzool (bal van de voet).

Deze pedaal wordt als referentie genomen omdat die heel diep tot op het einde moet worden ingedrukt.

Je rem- en gaspedaal moet je minder diep indrukken.

Te dicht bij je pedalen, rijdt onhandig en houderig.

Te ver, verlies je controle en fijngevoeligheid. Daarom, een licht gebogen been.

Zit je goed met je benen t.o.v. je pedalen gaan we over tot de 2^{de} stap n.l.: de afstand tot het stuur met je armen. Leg je polsen bovenaan op het stuur. Regel met de rugleuning bij tot je armen gestrekt zijn terwijl je rug goed gesteund wordt. Als je het stuur daarna vast neemt in een normale rijpositie (ongeveer de stand kwart voor 3 of 10 voor 2) zouden je armen ook licht gebogen moeten zijn.

Te dicht bij het stuur, stuurt onhandig bij het doordraaien.

Te ver van het stuur met gestrekte armen, geeft minder controle en stuurvastheid.

Daarom, een licht gebogen armen.

Volgende stap is je hoofdsteun. Regel deze zodanig bij dat je hoofd ongeveer in het midden komt als je je hoofd naar achter brengt zodat je een goede steun voelt voor het geval je een terugslag zou krijgen tijdens een aanrijding.

Vele zetels zijn ook in de hoogte regelbaar en bij vele auto's is ook het stuur in de hoogte regelbaar en soms ook de diepte. Regel dit eventueel bij. Als je nu hoger of lager komt te zitten, heeft meestal weinig invloed op de voorgaande instellingen. Ook je stuur hoger of lager zetten heeft meestal weinig invloed op de afstand met je stuur zodat je armen nog steeds licht gebogen zijn in een normale rijpositie.

Heel belangrijk, natuurlijk is: de gordel!

Vele gordels zijn ook in de hoogte regelbaar. Stel de hoogte zodanig in dat je gordel niet te hoog in je hals snijdt of niet te laag, onder de hoogte van je schouder komt.

De gordel moet mooi aansluiten en over de schouder schuin omhoog gaan.

Zorg dat je gordel ook niet gedraaid zit als je hem inklikt.

De gordel moet mooi over je bovenlichaam aansluiten.

[Klik voor een animatie **zithouding**](#)

Spiegels :

Kijk eerst na in je instructieboekje waar de bediening van je buitenspiegels zich bevindt. Nadat je zetel is afgesteld, kun je je spiegels afstellen, niet omgekeerd in volgorde, want als je eerst je spiegels afstelt en dan je zetel verzet, klopt, het beeld dat je moet krijgen in je spiegels, niet meer.

Begin best met je **binnenspiegel** af te stellen.

Je binnenspiegel neem je vast aan de buitenrand met je 2 handen zodat je geen vingerafdrukken achterlaat op het spiegelglas.

Je moet volledig je achterrauit kunnen zien zodat je een goed beeld hebt van het achteropkomend verkeer. Lijn de onderkant van je spiegel op met de onderkant van de achterrauit zodat je ook in de verte kunt kijken. (ongeveer 2/3 grond en 1/3 lucht)

Vraagje: wanneer moet je je binnenspiegel gebruiken?

Antwoord: Vóór je gaat vertragen of afremmen en vóór je een zijdelingse beweging gaat maken moet je steeds weten wat er achter je rijdt. Je kunt dan, als je merkt dat iemand met te weinig veiligheidsafstand achter je auto rijdt, veel beter anticiperen door wat vroeger en geleidelijker af te remmen.

(vb. Oranje verkeerslicht wel of niet stoppen, kruispunt voorrang aan rechts)

Ook bij zijdelingse verplaatsingen is die binnenspiegel belangrijk en dan worden ook plots die zijspiegels heel belangrijk om te kunnen zien of een achterligger niet begonnen is met inhalen vóór dat je opzij moet.

De zijspiegels dienen ook om vóór je gaat afslaan te kunnen zien of er geen (brom)fietsers zijn op het fietspad en ook vóór je van rijstrook wil veranderen of vóór je gaat voorsorteren.

In de meeste gevallen ga je ook over je schouder moeten kijken omdat je in je zijspiegels niet altijd alles kunt zien en je steeds een dode hoek blijft hebben.

De dode hoek is het deel dat buiten het gedeelte valt van wat je in je spiegels kunt zien.

De algemene regel is: éérst kijken en dan doen!

Hoe moet je nu je **zijspiegels** zo optimaal mogelijk afstellen?

Voor de het meest optimale zicht naast je auto is het belangrijk dat je zo weinig mogelijk, vanuit je zitpositie, je eigen auto ziet. Een klein stukje achteraan van je auto kunnen zien is al meer dan voldoende. Hoe minder je je eigen auto ziet, hoe meer je opzij kunt zien en dus wordt de dode hoek toch wat minder groot. De dode hoek is het deel dat buiten het gedeelte valt van wat je in je spiegels kunt zien.

Dat stukje achteraan van je auto dat je nog net kunt zien, komt o.a. later van pas als je achterwaarts wilt parkeren om de achterkant van je auto t.o.v. de boordsteen te kunnen plaatsen en het laat je ook toe om ook nog een stukje achter je auto te kunnen zien.

2^{de} punt is de hoogte afstellen.

Je weet waarvoor die zijspiegels dienen: om vóór je gaat afslaan te kunnen zien of er geen (brom)fietsers zijn op het fietspad en ook vóór je van rijstrook wil veranderen of vóór je gaat voorsorteren. Je moet m.a.w. dicht achter je auto kunnen zien (fietspad) en ook ver kunnen zien (rijstroken). Ongeveer 2/3 grond en 1/3 lucht.

Oefening:

1. Regel je spiegel af zodanig dat je enkel de achterzijkant een beetje kunt zien.
2. Regel je spiegel af in de hoogte. Dichtbij en ver tegelijk kunnen zien.

[Klik hier voor een tekening over de afstelling van de spiegels](#)

Je kent nu alle bedieningsorganen, je zit goed, je spiegels staan goed afgesteld, Klaar om te starten?

Klaar om te starten?

([Terug naar inleiding](#)) - © www.derijprof.be

Oefening:

Zoek een open ruimte, een zeer rustige straat of een ruime, lege parking.

Zet je versnellingspook in de neutrale stand. (pook in het midden tussen 3 en 4)

Druk je ontkoppelingspedaal volledig in en hou hem ingedrukt.

Geef een contact met de contactsleutel tot de controlelampjes branden.

Draai je contactsleutel nog iets verder en op het moment dat de motor aanslaat, laat je de contactsleutel los.

Haal heel traag en voorzichtig het ontkoppelingspedaal omhoog en als de auto zou beginnen rijden druk je het ontkoppelingspedaal opnieuw in. Als je auto zou beginnen rijden, staat je versnellingspook niet in neutraal.

Controleer opnieuw de neutraalstand en haal opnieuw heel traag en voorzichtig het ontkoppelingspedaal omhoog en als de auto niet begint te rijden met het koppelingspedaal helemaal omhoog, ben je wel zeker dat je in neutraal staat.

Neutraal is de stand waarbij je geen versnelling hebt, Je bent dan niet geschakeld en de motor draait wel maar geeft geen aandrijving over naar de wielen.

Je hoort de motor draaien in lage toerentallen zonder dat je gas geeft. Dat noemt men stationair toerental of vrijloop.

Het geluid van de motor is rustig en ontwikkelt nog niet veel paardenkracht (PK).

Als de motor in vrijloop draait, is dat zowat het laagste toerental dat die motor aankan om zonder tegenpruttelen mooi te blijven ronddraaien.

Vele recente auto's hebben een toerenteller. Als de motor op stationair toerental draait, maakt die toch al zo'n 800 à 900 toeren per minuut.

Die motor draait toch al redelijk snel maar ontwikkelt anderzijds maar enkele paardenkracht (PK of Kilowatt).

Duw eens licht op het gaspedaal en laat terug los. Je hoort dan de motor op hogere toerentallen en als je het gaspedaal loslaat zakt het toerental terug naar de rustige vrijloop.

Herhaal dit enkele malen zodat je de gevoeligheid van je gas ontdekt.

Zorg dat je niet te hoge toerentallen maakt en druk heel licht op het gaspedaal en laat tijdig los als de motor loeit. Probeer ook eens een constant toerental van zo'n 1500 toeren.

Als je geen toerenteller hebt, laat de motor zacht zoemen op een iets hoger dan stationair toerental.

Laat het gaspedaal los en leg de motor stil door de contactsleutel helemaal achteruit te draaien. Even wat brandstof besparen, want hierna volgt eerst nog een uitleg.

De koppeling (Terug naar inleiding) - © www.derijprof.be

Vraagje: Weet jij hoeveel je auto weegt?

Een gemiddelde personenwagen weegt al gauw zo'n 1200 à 1500 Kg, helemaal leeg, zonder passagiers en bagage.

Je rijdt dus rond met een gewicht van ongeveer 1,5 ton! Gigantisch zwaar!

Als je ooit al eens een auto hebt voortgeduwd, weet je wel hoe zwaar dat was om die auto de eerste meters aan het rollen te brengen.

Je kunt dus bijna onmogelijk een auto van 1,5 ton met een zwak, maar wel sneldraaiende motor, plots koppelen aan de wielen. Daarom heeft men een koppeling gebouwd in je auto die ervoor zal zorgen dat die snel draaiende motor je wielen, waarop 1,5 ton rust, vanuit stilstand geleidelijk aan, vloeiend in beweging kan zetten.

Als je geen koppeling zou hebben en je zou plots je motor verbinden met je wielen dan zou je vertrekken met een enorme schok of ... helemaal niet vertrekken want de motor zou stilvallen omdat de motor dat gigantische gewicht van 1,5 ton niet zomaar plotseling kan vooruit trekken.

De koppeling verbindt (koppelt) dus je motor, via de versnellingsbak en de aandrijfassen, met je wielen en je kunt dat geleidelijk doen door de koppeling te doseren. Het is geen pedaal aan of uit, maar je kunt ermee doseren zodat je met een vloeiende gradatie je auto rustig en geleidelijk in beweging kan brengen.

Ook als je wilt schakelen van de éne naar een andere versnelling, kan de koppeling ervoor zorgen dat de overgang mooi overvloeit als jij die koppelingspedaal tenminste rustig en geleidelijk bedient.

Als je de koppeling omhoog haalt, doe je dat best heel rustig omdat je dan je motor koppelt aan het gigantisch zware gewicht van je auto en dat vraagt een beetje tijd vooraleer je motor dat zware gewicht heeft kunnen verwerken.

Als je de koppeling omhoog haalt (koppelt) is dat zoals je met je fiets zou beginnen trappen, je hebt aandrijving en de wielen beginnen te draaien. Je voelt trekkracht.

Als je de koppeling indrukt (ontkoppelt), mag je dat snel doen omdat je je motor losmaakt van dat zware gewicht, net zoals je plots zou stoppen met trappen op je fiets. De trekkracht of aandrijving valt weg maar je bolt nog een heel eind door.

We spreken over koppelingspedaal wanneer je koppelt en over ontkoppelingspedaal wanneer je ontkoppelt, maar dat is dezelfde pedaal.

Oefening slippende koppeling:

Zoek een open ruimte, een zeer rustige, brede straat of een ruime, lege parking.

Start de motor. (zie oefening 'klaar om te starten')

Druk het ontkoppelingspedaal in. Zet je versnellingspook in de stand 1 (1^{ste} versnelling) en hou het ontkoppelingspedaal ingedrukt.

Haal het koppelingspedaal heel traag omhoog tot je trekkracht voelt (het aangrijpingspunt) en je auto traag begint te rijden en hou dan je voet stil in deze positie. Probeer zo traag mogelijk te kruipen met je auto. 1 à 2 km/u (trager dan stapvoets).

Rij je te snel druk je ontkoppelingspedaal in. Rij je te traag haal je koppelingspedaal iets hoger. Je moet goed leren voelen en doseren waar het aangrijpingspunt ligt.

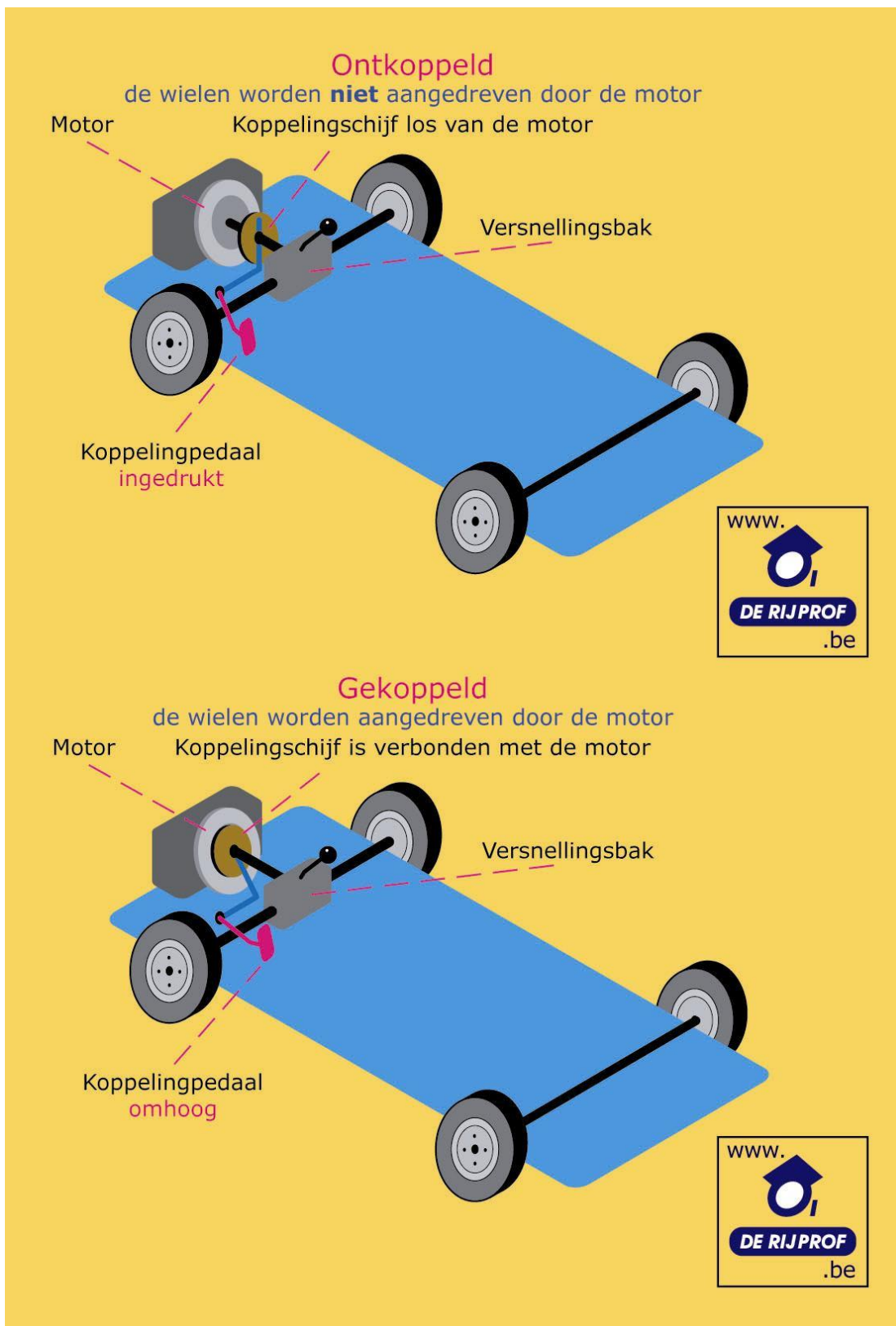
Het aangrijpingspunt is het punt op de koppeling waarbij de motor en de wielen het éérste licht contact maken.

Het punt waarbij de koppeling voor het eerst een licht contact maakt, noemt men rijden op slippende koppeling. D.w.z. dat de koppelingschijven over elkaar slippen.

Je hebt op dat ogenblik nog geen vaste koppeling want dat verkrijgt je pas wanneer je het koppelingspedaal helemaal omhoog haalt, en dat doen we in de volgende oefening.

Herhaal het rijden op een licht slippende koppeling tot je echt héél traag kunt kruipen 1 à 2 km/u (trager dan stapvoets) met je auto.

Schematische voorstelling: motor, koppeling, versnellingsbak, aandrijfassen, wielen.



Wil je graag een animatie zien?

Klik op > [koppeling](#)

Vertrekken en stoppen (Terug naar inleiding) - © www.derijprof.be

Nu je al iets meer weet over de koppeling, zullen we eens overlopen hoe je met een auto kunt vertrekken vanuit stilstand en terug stoppen.

Vertrekken met een diesel.

Begin op een plaats met veel ruimte.

Druk je koppelingpedaal volledig in en start de motor met de contactsleutel.

Zet je versnellingspook in 1^{ste} versnelling met je koppelingpedaal nog steeds volledig ingedrukt. Zet je handrem af.

Laat je koppelingpedaal traag opkomen tot je voelt dat de motor een licht contact maakt met de wielen (aangrijpingspunt) en hou je linkervoet stil op dat punt. De auto komt langzaam in beweging en wanneer je auto na enkele meters aan ongeveer een stapvoetsnelheid komt, haal je je koppelingspedaal heel rustig helemaal omhoog.

De auto heeft met het koppelingpedaal helemaal omhoog ongeveer en zonder gasgeven een loopsnelheid van bijna 10 km/u.

Om te stoppen, druk je je koppelingpedaal volledig in en rem licht met de rempedaal tot je volledig tot stilstand komt.

Zet de versnelling in neutraal, haal de koppelingpedaal traag omhoog en als je voelt dat de auto niet meer trekt, sta je wel degelijk in neutraal en kan de koppeling helemaal omhoog met een draaiende motor.

Trek de handrem op en dan kan je het rempedaal los laten.

Leg de motor stil door de contactsleutel naar achter te draaien.

Herhaal deze oefening een aantal keer tot je rustig en vloeiend kan vertrekken en zacht stoppen.

Doe deze oefening eerst zónder gasgeven om je koppeling goed te leren aanvoelen.

Dat kan als je met een dieselmotor rijdt.

Eerst leer je vertrekken zonder gasgeven en als je dat goed kunt, leer je vertrekken met een lichte gas erbij.

Zie het volgende rubriekje, vertrekken met gasgeven zoals met een benzinemotor, hetgeen je ook met een dieselmotor mag doen om wat vlotter te vertrekken.

Wil je een animatie zien? Klik op > [Vertrekken en stoppen](#)

Vertrekken met een licht gasgeven

Rij je met een benzinemotor zult je dezelfde handeling moeten doen met je koppelingpedaal maar moet je een beetje gas bijgeven. Dat overlopen we straks, want om met een diesel wat vlotter te vertrekken moet je ook licht gas geven.

Je doet eigenlijk juist het zelfde met je koppelingpedaal, maar eerst geef je licht gas tot ongeveer 1500 toeren.

Druk je koppelingpedaal volledig in en start de motor met de contactsleutel.

Zet je versnellingspook in 1^{ste} versnelling met je koppelingpedaal nog steeds volledig ingedrukt. Zet je handrem af.

Geef licht gas tot ongeveer 1500 toeren.

Laat je koppelingpedaal traag opkomen tot je voelt dat de motor een licht contact maakt met de wielen (aangrijpingspunt) en hou dan je linkervoet stil op dat punt.

Op het moment dat je een licht contact voelt (aangrijpingspunt), druk je iets meer op je gas terwijl je het koppelingpedaal ook rustig omhoog haalt zodat het toerental min of meer constant blijft.

Je doet een soort van balans beweging, zoals een weegschaal.

Je linkervoet (koppelingpedaal) komt hoger en je gas wordt iets dieper ingedrukt.

Let op doe dit 'weegschalen' pas vanaf het moment dat je aan je aangrijpingspunt komt.

Als je koppelingpedaal helemaal omhoog komt, ben je volledig gekoppeld en heb je een loopsnelheid van ongeveer 10 km/u als je weinig of geen gas geeft.

Om te stoppen, druk je het koppelingpedaal volledig in en rem licht met de rempedaal tot je volledig tot stilstand komt.

Zet de versnelling in neutraal, haal de koppelingpedaal traag omhoog en als je voelt dat de auto niet meer trekt, sta je wel degelijk in neutraal en kan het koppelingpedaal helemaal omhoog met een draaiende motor.

Trek de handrem op en dan kan je het rempedaal los laten.

Leg de motor stil door de contactsleutel naar achter te draaien.

Herhaal deze oefening een aantal keer tot je rustig en vloeiend kan vertrekken, met licht gasgeven, en zacht stoppen.

Wil je een animatie zien? Klik op > [Vertrekken en stoppen](#)

Vertrekken op een helling

(Terug naar inleiding) - © www.derijprof.be

Als je auto op een helling staat, moet je de rem indrukken of de handrem opzetten, anders bolt je auto achteruit.

- Rij je met een dieselmotor kun je vertrekken op een lichte helling zonder gasgeven en het rempedaal gebruiken.
- Rij je met een benzinemotor en je wilt vertrekken op een lichte helling moet je steeds de handrem gebruiken zodat je met rechtervoet al op voorhand wat lichte gas kunt geven. (een benzinemotor heeft wat minder trekkracht op lage toerentallen)
- Rij je met een benzine of diesel en je wilt vertrekken op een steile helling moet je steeds de handrem gebruiken zodat je met rechtervoet al op voorhand wat lichte gas kunt geven.

Begin eerst op een lichte helling en als je dat kunt zoek je een steilere helling.

Oefening: met het rempedaal.

je rijdt met een diesel en je wilt vertrekken op een lichte helling.

Stop op de lichte helling. Hou je rem ingedrukt. Neem de 1^{ste} versnelling.

Laat je koppelingspedaal opkomen tot aan het aangrijpingspunt (het punt waar je koppeling begint te pakken) dat is het punt waarbij je voelt dat je auto wil vertrekken en het toerental licht zakt omdat de motor belast wordt.

Pas als je een lichte aangrijping krijgt op de wielen kun je de rem loslaten.

Hou je voet aan het koppelingspedaal stil in deze positie op het aangrijpingspunt en geef ook licht gas. Je auto zal dan langzaam beginnen vertrekken.

Als je auto een beetje op gang komt, kun je het koppelingspedaal iets hoger brengen terwijl je het gasgeven wat vermeerdert en als je echt goed begint vooruit te rijden (ongeveer 8 km/u, iets sneller dan stapvoets) haal je je koppelingspedaal helemaal omhoog terwijl je het gasgeven nog wat meer vermeerdert.

Ongeveer zoals je vertrekt op een horizontale weg, maar dan extreem trager.

Oefening: met de handrem.

je rijdt met een benzine en je wilt vertrekken op een lichte helling.

of

je rijdt met een diesel of benzine en je wilt vertrekken op een steile helling.

Stop op de helling. Hou je rem ingedrukt en zet de handrem op.

Neem de 1^{ste} versnelling. Laat je rempedaal los zodat je licht gas (ongeveer 1500 t/m) kunt geven en hou dat toerental constant.

Laat je koppelingspedaal opkomen tot aan het aangrijpingspunt (het punt waar je koppeling begint te pakken) dat is het punt waarbij je voelt dat je auto wil vertrekken en het toerental licht zakt omdat de motor belast wordt.

Pas als je een lichte aangrijping krijgt op de wielen kun je de handrem afzetten.

Hou je voet aan het koppelingspedaal stil in deze positie op het aangrijpingspunt terwijl je ook licht gas blijft geven. Je auto zal dan langzaam beginnen vertrekken.

Als je auto een beetje op gang komt, kun je het koppelingspedaal iets hoger brengen terwijl je het gasgeven wat vermeerdert en als je echt goed begint vooruit te rijden (ongeveer 8 km/u, iets sneller dan stapvoets) haal je je koppelingspedaal helemaal omhoog terwijl je het gasgeven nog wat meer vermeerdert.

Ongeveer zoals je vertrekt op een horizontale weg, maar dan extreem trager.

Je moet de juiste dosering vinden met de koppeling, niet te weinig (of je bolt achteruit) en niet te veel (of je valt stil), juist genoeg dat je auto een lichte trekkracht heeft zodat je heel traag kunt vertrekken.

In het kort: laat pas de rem (of handrem) los als je auto licht trekt.

Remmen, de juiste techniek (Terug naar inleiding) - © www.derijprof.be

Soms hoor je we eens dat bestuurders de verkeerde remtechniek gebruiken en dat kan wel eens tot gevaarlijke situaties leiden.

Als je traag rijdt in 1ste versnelling druk je éérst je koppelingspedaal in en onmiddellijk daarna, bijna gelijktijdig, druk je zacht de rem in, zoals we gezien hebben in de vorige oefening.

Als je sneller rijdt, maakt de motor meer toerentallen en dan moet je éérst je rem indrukken en dan pas, bij lage toerentallen, ook het ontkoppelingspedaal er bij indrukken.

Waarom dat verschil?

Oefening:

We zullen eerst 2 testjes doen. Doe dit op een plaats waar je veel ruimte hebt.

Test 1: vertrek in 1^{ste} versnelling, geef een beetje gas tot je ongeveer 25 km/u rijdt en laat dan de gas los. Je voelt dat de auto afremt op de motor. Laat de motor afzakken tot de lage toerentallen. Je rijdt dan nog ongeveer 10 km/u. ontkoppel en rem tot stilstand.

Test 2.: vertrek in 1^{ste} versnelling, geef een beetje gas tot je ongeveer 25 km/u rijdt en laat dan de gas los en druk je ontkoppelingspedaal in.

Wat voel je nu? De auto blijft een heel eind doorbollen en remt nauwelijks af...

Wat is nu het verschil tussen test 1 en test 2?

In test 1 remt de motor als je het gaspedaal loslaat tot aan de lage toerentallen.

In test 2 remt de motor niet als je het gaspedaal loslaat en tegelijk ontkoppelt.

Een motor heeft dus zonder gasgeven de eigenschap om weerstand te bieden zolang je in hogere toerentallen bent. Dat noemt men: de motorrem of remmen op de motor.

Als je te vroeg ontkoppelt aan hogere toerentallen, heb je geen motorrem meer en dat is logisch want als je de motor los maakt van de wielen, kan die motor niet meerremmen.

De bedoeling van de juiste remtechniek bestaat erin dat je zoveel mogelijk de motor laat meerremmen samen met je voetrem, die de wielen doen remmen.

Je hebt in feite 2 remsystemen:

1 : de voerrem, waarmee je de remmen op je wielen bedient.

2 : de motorrem, die werkt in hogere toerentallen als je de gas loslaat en niet ontkoppelt.

Je moet dus proberen om zoveel mogelijk die 2 remsystemen samen te benutten.

Oefening A :

Vertrek in 1^{ste} versnelling en geef gas bij tot 25 km/u. Laat het gaspedaal los en rem licht met de voetrem en als de motor in lage toerentallen komt, druk je ook de ontkoppelingspedaal in.

- Als je motor hogere toerentallen maakt; éérst de rempedaal en dan de ontkoppelingpedaal.

Oefening B :

Vertrek in 1^{ste} versnelling en geef geen gas zodat je ongeveer 10 km/u rijdt.

Druk eerst je ontkoppelingspedaal in en dan licht het rempedaal.

- Als je motor reeds in lage toerentallen is; éérst het ontkoppelingspedaal en dan het rempedaal.

Eenvoudig gesteld, moet je pas ontkoppelen als de motor in lage toerentallen komt of is. Die lage toerentallen komen ongeveer rond de 1000 toeren per minuut.

Het beste is dat je niet teveel kijkt naar je toerenteller maar dat je dat leert op het geluid die de motor maakt.

Als je ontkoppelen zo lang mogelijk uitstelt en pas ontkoppelt aan lage toerentallen, maak je tijdens het remmen ook zo lang mogelijk gebruik van je motorrem.

Aan hogere snelheden wordt je remweg, met de juiste remtechniek, aanzienlijk korter. Een bijkomend voordeel is dat de stabiliteit (wegligging) van je auto beter is door niet aan hoge snelheid te ontkoppelen.

Schakelen naar een hogere versnelling (Terug naar inleiding)

© www.derijprof.be

Je kunt nu vertrekken in 1^{ste} versnelling, ongeveer 25 km/uur rijden, remmen en tot stilstand komen. Om sneller te kunnen rijden, moeten we naar een hogere versnelling. Van een versnelling naar een andere versnelling overgaan, noemt men schakelen. Je schakelt b.v. van 1^{ste} versnelling naar 2^{de} versnelling. Hoe je dat doet, zien we in de volgende oefening.

Oefening: Zoek een ruime, rustige plaats.

Druk het ontkoppelingspedaal in.

Neem vanuit 'stilstand' de 1^{ste} versnelling, dan de 2^{de}, de 3^{de}, de 4^{de} en de 5^{de}.

Ga van 5^{de} naar 4^{de}, naar 3^{de}, naar 2^{de} en dan naar 1^{ste}.

Probeer ook eens de achteruitversnelling. Herhaal alles zonder naar je versnellingspook te kijken tot je de versnellingen blind weet zitten.

Druk het ontkoppelingspedaal in, start de motor, schakel in 1^{ste} en vertrek en vermeerder licht gas tot je ongeveer 25 km/u rijdt.

Laat de gas los en druk het ontkoppelingspedaal in, schakel dan naar de **2^{de} versnelling** en laat de koppeling langzaam helemaal opkomen en geef een beetje gas bij tot ongeveer 30 à 40 km/u.

Laat de gas los, rem licht en bij lage toerentallen druk je ook het ontkoppelingspedaal in terwijl je verder licht uitremt.

In 2^{de} versnelling rij je al 2x zo snel als in 1^{ste}.

Herhaal de oefening van 1^{ste} naar 2^{de} en als je ongeveer 45 km/u rijdt, laat het gaspedaal los, druk het ontkoppelingspedaal in, schakel naar 3^{de} versnelling en haal rustig het koppelingspedaal omhoog. Geef geleidelijk gas bij tot een snelheid van 50 à 60 km/u. Rem rustig en als de motor in lage toerentallen komt (1000 toeren) druk je ook het ontkoppelingspedaal in terwijl je verder rustig uitremt.

Later als je op een grote baan rijdt, kun je de 4^{de} en de 5^{de} eens uitproberen.

Wanneer je de versnellingspook wilt verzetten naar een andere versnelling moet je altijd gas loslaten en de ont koppeling indrukken.

De koppeling omhooghalen doe je best rustig, maar indrukken mag relatief snel.

Als je met een diesel rijdt, schakel je best naar een hogere versnelling ongeveer rond de 2000 à 2300 toeren/ minuut.

Rij je met een benzine, schakel je best naar een hogere versnelling ongeveer rond de 2500 à 2800 toeren/ minuut. Iets hogere toerentallen dan met een diesel.

Een ander vuistregel is (met een benzine doe je er 5km/u bij):

in 1^{ste} vanuit stilstand of stapvoets

naar 2^{de} rond 20 km/u

naar 3^{de} rond 40 km/u

naar 4^{de} rond 60 km/u

naar 5^{de} rond 80 km/u

Na een tijdje rijden hoor je aan het geluid van de motor wanneer je naar een hogere versnelling moet. Het is best om niet te veel en zeker niet lang naar je tellers op je dashboard te kijken. Je aandacht moet zoveel mogelijk op het verkeer gericht zijn.

Als je begint te leren rijden, kunnen die getallen wel wat helpen, maar probeer vooral te luisteren naar de motor en kijk op de weg.

Terugschakelen (Terug naar inleiding) - © www.derijprof.be

Je kent de stappen wanneer je moet schakelen.

naar 2^{de} rond 20 km/u

naar 3^{de} rond 40 km/u

naar 4^{de} rond 60 km/u

naar 5^{de} rond 80 km/u

Omgekeerd geldt ook wanneer je terug gaat vertragen, zodat je de versnelling moet kiezen die best bij je snelheid past. Je rijdt b.v. 50 km/u in 3^{de} versnelling en je moet vertragen naar 25 km/u. Dan moet je tijdens het afremmen, terugschakelen naar 2^{de} versnelling omdat 2^{de} versnelling best past bij die snelheid van 25 km/u. (2^{de} tussen 20km/u en 40 km/u).

Oefening: Zoek een rechte, lange, rustige, brede weg.

Van 4 naar 3:

Vertrek en schakel op naar 2, naar 3, en naar 4de tot je ongeveer 70 km/u rijdt.

Laat gas los, rem licht met de voetrem en druk het ontkoppelingspedaal in, terwijl je nog steeds heel licht remt, schakel je van 4^{de} naar 3^{de} en haal het koppelingspedaal rustig omhoog.

Laat je rem pas los tot je snelheid is afgezakt naar ongeveer 40km/u.

Geef eens opnieuw wat gas bij tot 50 km/u en je voelt dat je soepel kunt versnellen.

Oefening: van 3 naar 2:

Rij ongeveer 50 km/u, Laat gas los, rem licht met de voetrem en druk het ontkoppelingspedaal in, terwijl je nog steeds heel licht remt, schakel je van 3^{de} naar 2^{de} en haal het koppelingspedaal rustig omhoog.

Laat je rem pas los tot je snelheid is afgezakt naar ongeveer 20km/u.

Geef eens opnieuw wat gas bij tot 40 km/u en je voelt dat je soepel kunt versnellen.

In de praktijk hoef je niet terug te schakelen als je op voorhand weet dat je tot stilstand gaat komen. Je blijft in de versnelling waarin je op dat ogenblik rijdt, rem gewoon met de voetrem en druk ook het ontkoppelingspedaal in pas als de motor in lage toerentallen (1000 t/m) komt.

Als je weet dat je wel zal blijven rijden, moet je terugschakelen naar de versnelling die best bij je snelheid zal gaan passen.

Je rijdt b.v. 50 km/u in 3^{de} en je moet rechts afslaan aan ongeveer 25 km/u.

Dan moet je terwijl je met de voetrem afremt, van 3^{de} naar 2^{de} omdat 2^{de} versnelling best past bij 25 km/u.

Als je moet doorremmen en je snelheid is laag genoeg (onder de 40 km/u), mag je ook van 4^{de} direct naar 2^{de}.

Soms kan terugschakelen nuttig zijn als je aan b.v. 70 km/u in de verte verkeerslichten nadert die op rood staan. Je remt af en ondertussen kies je een versnelling die op dat ogenblik best bij je snelheid past en haal telkens het koppelingspedaal rustig omhoog.

Wordt het groen licht en je snelheid ligt tussen de 55 en de 35 km/u, kies je 3^{de}.

Wordt het groen licht en je snelheid ligt tussen de 35 en de 15 km/u, kies je 2^{de}

Wordt het groen licht en je snelheid ligt tussen de 15 en 0 km/u, kies je 1^{de}

Je mag iets onder de stapjes 80, 60, 40, 20 gaan om de best passende versnelling te kiezen.

Dus onder 75 km/u neem je (4^{de}), 55 (3^{de}), 35 (2^{de}), 15 (1^{ste}) bij het terugschakelen.

Belangrijk bij het terugschakelen is dat je dat combineert met je voetrem erbij, zodat je stoplichten ook branden. Ook heel belangrijk is dat je nadat je een andere versnelling hebt gekozen, opnieuw je koppelingspedaal opnieuw rustig omhoog haalt en pas indrukt wanneer de motor in lage toerentallen komt (1000 t/m). Zo maak je opnieuw gebruik van het remmen op de motor, zolang je nog niet in lage toerentallen komt.

Sturen (Terug naar inleiding) - © www.derijprof.be

In het hoofdstuk 'zithouding' kun je zien hoe je zetel kunt afregelen t.o.v. je stuur. Je armen moeten licht gebogen zijn.

2 handen op het stuur ongeveer 10 voor 2 of kwart voor 3.

Je stuurt met lichte druk op je handpalmen, duimen op het stuur, vingers gesloten zonder te nijpen. In principe duw je licht tegen het stuur om te sturen en je stuur stabiel te houden. Zo duw je jezelf vaster in je zetel, want als je trekt aan het stuur, trek je jezelf wat uit de zetel.

Zet je handpalmen met een lichte druk op het stuur in de stand kwart voor 3, met je vingers open en omsluit daarna je vingers, behalve je duimen, rond het stuur.

- Ga je een hele lichte bocht nemen, blijven je handen op dezelfde plaats op het stuur terwijl je rustig en gelijkmatig het stuur een beetje verdraaid. Je moet lichtjes duwen op het stuur met je handpalm. Wil je een animatie zien? Klik op > [sturen](#)

- Ga je een kortere bocht nemen, waarbij je je stuur al wat meer moet draaien, zul je je handen op voorhand 1 na 1 moeten **terugschuiven** zodat 1 hand hoger aan het stuur komt en de andere hand lager. Je kunt dan de onderste hand naar boven duwen en de bovenste hand naar onder trekken zodat je stuur verder kan doordraaien. Je kunt dit telkens herhalen. Wil je een animatie zien? Klik op > [sturen doorgeven](#)

- Ga je een heel korte bocht nemen waarbij je stuur snel en veel moet doordraaien, moet je terwijl je draait, de hand die laagst komt opnieuw bovenaan het stuur plaatsen, even gekruist over de andere hand en die andere hand wegnemen en doorsturen.

Je bent tijdens het overnemen heel even met je handen gekruist, terwijl je de andere hand wegneemt.

Je mag niet met je handen gekruist blijven rijden, je moet direct **overnemen**.

Je kunt dit meermaals herhalen zodat je gelijkmatig, vlot kunt doorsturen.

Wil je een animatie zien? Klik op > [sturen overnemen](#)

Als je een bocht neemt, moet je ongeveer halfweg de bocht terugdraaien. Je stuur naar het midden laten komen zodat de wielen terug recht komen op het einde van de bocht noemt men centeren.

Centeren: je stuur naar het midden laten komen zodat de wielen terug recht komen.

Laat je stuur nooit los! Als je een beetje snelheid hebt, hebben je wielen de neiging om uit zichzelf recht te komen. Je stuur draait automatisch naar het midden.

Om te centeren kun je het stuur gecontroleerd door je handen laten glijden waarbij je een gecontroleerde druk houdt op je handpalmen. Door iets meer of minder met je handen te nijpen kun je de juiste stuuruitslag bekomen.

Als je heel traag rijdt, centert je stuur niet zo vlot vanzelf en zul je zelf je stuur moeten terugdraaien.

Dat doe je op dezelfde manier zoals je een bocht zou nemen (hierboven beschreven) maar in de andere richting, natuurlijk. Uit de bocht komen.

Oefening: zoek een rustige, ruime plaats zoals een parking.

- Oefen de stuurmethodes eerst uit stilstand door je handen over het stuur te laten glijden.

- Oefen daarna rijdend op een rustige, ruime parking.

Rij rondjes links en daarna rechts.

Rij steeds kleinere rondjes.

Rij 8-tjes.

Rij S-jes (slalom).

Rij iets onregelmatigs, waarbij je afwisselt tussen links en rechts en kort en ruim sturen.

Besluit, de weg op! (Terug naar inleiding) - © www.derijprof.be

Wat kun je nu met deze basistechnieken?

Je kent de bedieningen van je auto.
Je kunt je zetel en spiegels optimaal instellen.
Je kunt de motor starten en de neutraalstand controleren.
Je kunt heel traag rijden op slippende koppeling.
Je kunt vertrekken en rijden op volle koppeling.
Je kunt remmen aan lage snelheid (ontkoppeling en rem gelijktijdig indrukken).
Je kunt remmen aan hogere snelheid (rem eerst en ontkoppeling pas aan lage toerentallen).
Je kunt opschakelen. Je kunt terugschakelen.
Je kent verschillende stuurtechnieken.

Oefen deze basistechnieken tot je je auto goed meester bent vooraleer je de weg oprijdt.
Als je in het echte verkeer wil, begin dan in een rustige wijk met brede straten en oefen vooral het traag rijden in 1^{ste} en 2^{de} versnelling.
Oefen het vertrekken, versnellen, vertragen en remmen. Pas je snelheid aan de kruispunten voorrang aan rechts verlenen, zodat je steeds rustig kunt afremmen en stoppen indien nodig.
Neem enkele bochtjes naar rechts en naar links aan lage snelheid waarbij je steeds vooraf de juiste versnelling kiest vóór je de bocht inrijdt.
Soms in 2^{de}, soms in 1^{ste}, afhankelijk van de snelheid waarmee je het bochtje kunt nemen.
Moet je heel traag rijden, kun je ontkoppelen en bijremmen en eventueel verder rijden op een licht slippende koppeling.
Zoek uit aan welke snelheid je in 1^{ste} moet rijden en aan welke snelheid je in 2^{de} kunt rijden.
Probeer het rijden op slippende koppeling uit in 1^{ste}.
Ook in 2^{de} versnelling kun je nog trager rijden (-20km/u) dan de laagste toerentallen door te ontkoppelen en bij te remmen. Afhankelijk van de snelheid dat je dan nog hebt, kun je opnieuw rustig koppelen in 2^{de} versnelling en opnieuw versnellen.
Ben je in 2^{de} ontkoppelt en je hebt nog loopsnelheid (sneller dan 10 à 15 km/u), kun je in 2^{de} versnelling opnieuw rustig aankoppelen.
Ben je in 2^{de} ontkoppelt en je rij je trager dan de loopsnelheid (- 10 km/u of stapvoets), zet je best terug in 1^{ste} versnelling.

Als je dat allemaal goed kunt, ga dan pas een grotere baan op met rustig verkeer.
Plan zorgvuldig je route en doe nog geen te moeilijke wegen of heel druk verkeer.
Begin op voorrangsweg. Leer rechts afslaan en links afslaan en zoek naar andere weggebruikers, vooral de fietsers op het fietspad.
Oefen daarna verder op een grote weg met meerdere rijstroken en veel verkeerslichten.
Andere weggebruikers kunnen je dan inhalen en je leert veel vertrekken, schakelen en afremmen. Zorg ervoor dat je tijdig remt. Liever te vroeg dan te laat.
Je begeleider zal zich veiliger en rustiger voelen als je tijdig afremt.
Als je in de war bent over hoe je nu juist weer moet remmen en terugschakelen, dan rem je heel eenvoudig met je rem zonder terug te schakelen. Veiligheid boven alles!
Als je voldoende afgeremd bent, kies dan pas de versnelling die best bij je snelheid past.

Veel succes, De Rijprof.

