

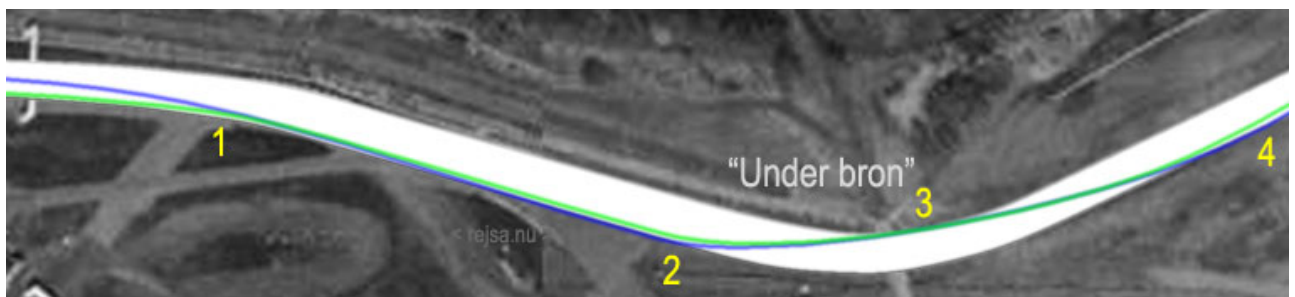
Kinneulle Ring - Under bron

Den svaga men snabba svängen under bron är blind, dvs du ser inte utgången och var du vill hamna när du redan en bra bit innan bron måste bestämma din fart in i kurvan (2). Väljer du lite för hög fart så kommer asfalten inte räckta till något hundratal meter senare när du drifftar ut mot högerkanten (4).

Du följer helst högerkanten redan från (1) eller lite senare och svänger in precis där curbsen börjar (2). Det finns extra asfalt ute till höger innan (2) som vissa använder lite grann av. Därefter inget konstigt förutom att det är en anings svacka i asfalten omkring apex (3) som du kan utnyttja genom att svänga lite extra tack vare det aningens bättre grep du får just där.

Sen är det bara låta bilen löpa ut mot högerkanten en bra bit ner längs rakan (4). Om det går lite för fort och du känner att asfalten inte kommer att räckta till så gäller för de flesta bilar: släpp inte gasen! I och för sig, om du gör det så är du inte den första och inte den sista att göra det, men du kommer med all sannolikhet att bli omkörd av din egen bakvagn... Vad man kan göra - som ryggmärgen tyvärr sätter sig emot - är att inte tveka med gasfoten över huvud taget men svänga betydligt mer med ratten. Då får du ner farten genom att framhjulen kommer kasa mer och därigenom bromsa. Men det kommer inte kännas naturligt att hålla ner gasen. Så även om du bestämt dig att göra på det här sättet så räkna inte med att din gasfot lyder dig, den kommer nog släppa vad du än säger...

Vill bara avsluta med lite om uttrycket "hålla fullt under bron". Egentligen håller alla fullt under bron, det är innan bron man bromsar om man har en snabbare bil.... Hursomhelst, med långsammare bilar med bra väggrepp så kommer man inte upp i för hög hastighet ens efter hela rakan och då kan man alltså hålla fullt hela rakan inklusive under bron. Men de flesta kommer upp i för höga farter och måste bromsa innan (2) för att sen gasa genom kurvan. Med r-däck ligger gränsen beroende på bil mellan 150-170 som ingångshastighet i partiet mellan (2) och (3) för att sen naturligtvis öka ut på den följande rakan.



Ta inte beskrivningen och skissen som någon absolut slutgiltig sanning! Olika bilar och olika körstilar ger olika spårval! Diskutera, ifrågasätt och kom med alternativa förslag i forumet på Rejsa.nu. KOPIERA INTE DENNA BANBESKRIVNING UTAN ETT OK FRÅN REJSA.NU.



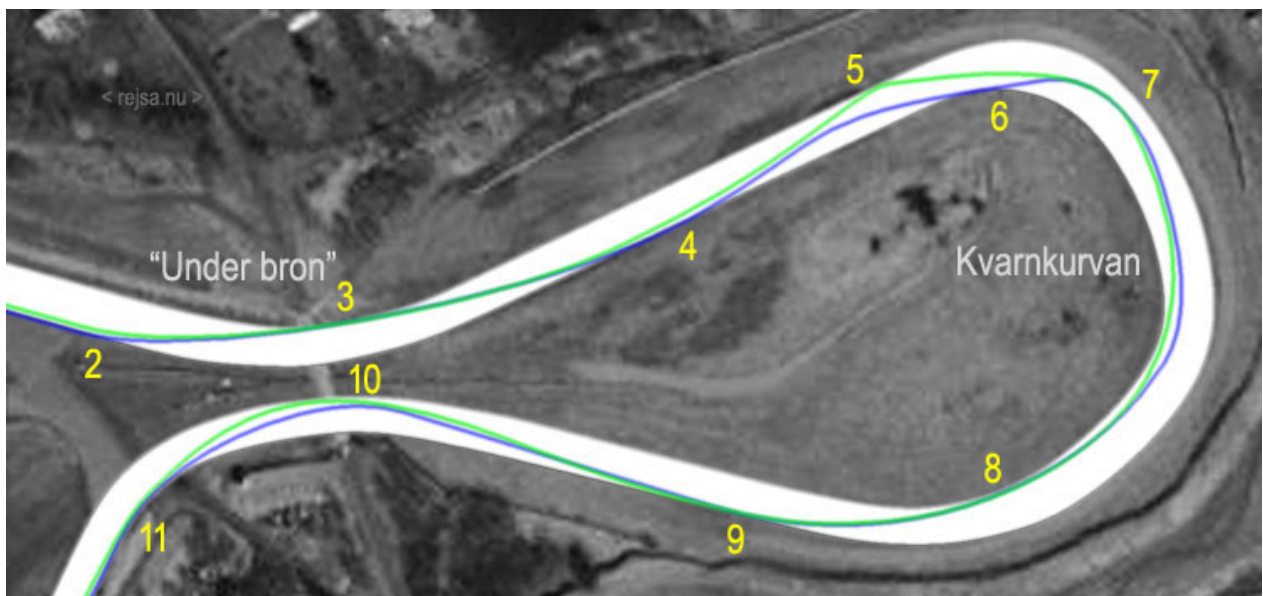
Kinneulle Ring - Kvarnkurvan

När bilen fått löpa ända ut till curbsen (4) så ska du över till vänster sida igen. Du kommer inte hinna att både gå över till vänster sida, rätta upp bilen rakt fram och sedan bromsa. Utan vad du gör är att du siktar mot en punkt någonstans kring (5) och bromsar i en rak linje mot den punkten. När du väl är framme vid (5) ska du ha bromsat klart (om du inte använder de sista få metrarna av bromsningen till att hjälpa bilen att vända in mot höger).

Det finns många sätt att ta sig in i den här kurvan, den blåa linjen är den jag kör med min nuvarande bil, en tung M3'a med 321hk och r-däck. Med den linjen kan man hålla full acceleration betydligt längre och bromsa långt senare men eftersom svängen blir mycket skarpare i slutändan så måste man ner i en lägre hastighet när man väl vänder in bilen mot höger. Gungor och karuseller kan man säga.

Men tillbaka till huvudspåret, det gröna. Efter att ha svängt in vid (5) så tar man sig förbi det första apexet (6) och låter sen bilen löpa ut en bit mot vänsterkanten (7). Det verkar finnas många varianter här. Vissa tar apexet tigt, vissa en bit ifrån. Vissa släpper ut bilen långt ut till vänster (7) och vissa håller den tightare mot höger. Men alla ska nu uppför backen i en lång lång svepande bøj där man ska pricka det sista apexet (8) väldigt sent. I den första fjärdedelen av uppførsbacken är det vanligt med understyrning men när man väl kommit en bit och kan ge fullgas även i starkare bilar så brukar bilen sitta i balans resten av kurvan. Efter apex (8) så låter man bilen löpa med fortsatt full gas nerför backen över mot vänster kant för att pricka vänsterkanten precis där curbsen tar slut (9). Ett alternativt spår som inte är utritat på skissen är att hålla kvar bilen längs högerkanten efter (8). Prova!

Sen är det bara att sikta på bropelaren ungefär (10) med fortsatt full gas nerför backen, glöm inte att bromsa bara, hehe. Bromsa i en rak linje mot punkten vid (10) där du svänger in mot vänster.



Ta inte beskrivningen och skissen som någon absolut slutgiltig sanning! Olika bilar och olika körstilar ger olika spårval! Diskutera, ifrågasätt och kom med alternativa förslag i forumet på Rejsa.nu. KOPIERA INTE DENNA BANBESKRIVNING UTAN ETT OK FRÅN REJSA.NU.



Kinneulle Ring - Mohlins knäpp

Efter att ha svängt in vid (10) så kan man gå tight på curbsen (11) antingen längs med dom eller sent men inte tidigt på curbsen och släppa dom! Just här har man bra grepp för bilen trycks lite extra ner mot backen tack vare banans utformning. Och nu är det hög tid att välja klassiskt spår eller alternativspår. Det klassiska (gröna) passar de flesta. Vilket spår du än väljer så ska vi över ett blint krön (12) där bilen blir märkbart lätt. När du precis går över krönet är det ingen vidare värst bra ide att försöka svänga eller bromsa! Se till istället att du går över krönet med hjulen raka och bromsa före eller efter krönet.

Alternativspåret är det jag kör f.n. (jaja, jag ska alltid vara lite speciell, hehe!) När jag är nere vid curbsen (11) så håller jag väldigt tight hela vägen så att jag är allra längst till vänster när de tar slut (det kommer nämligen löna sig lite på andra sidan krönet). Jag har nu hållt full gas från strax efter (10) och fortsätter med full gas uppför backen i en helt rak linje siktandes på den absolut högraste kanten uppe på krönet (12). Jag släpper gasen precis innan bilen blir lätt över krönet och nu kommer väntans lite läskiga tider. För bilen är nu väldigt lätt och om jag nuddar bromspedalen kommer ABS'en tycka att det är gräsligt halt just nu. Och min ABS är lite långsam på att ändra uppfattning om saker o ting så då får jag inte tillbaka full bromsförmåga förrän om efter ett par billängder... och det har jag inte riktigt utrymme för just nu. Så jag väntar tålmodigt...hrrmmm nåja... på att bilen så att säga landar igen och då är det bara att bromsa fullt i nedförsbacken helt rakt efter den linjen jag färdats i ett tag nu. Dvs nosen pekar rakt ut i grönsakerna och armcoräcket men det är gott om asfalt innan den tar slut. När jag nästan fått ner farten till den jag vill ha så börjar jag svänga lite och eftersom bilen är lätt bak då jag fortfarande bromsar så roterar den in åt höger rappt med lite släpp bak och då är det på gasen igen för att pricka apex ganska sent (14) och drifta över till vänster sida (15) i full karriär. Va skoj man kan ha!

Det skiljer inte så mycket egentligen mellan de två spåren. Det gröna är kanske lite bättre för bilar som inte kan accelerera upp i alltför höga hastigheter uppför backen. Över krönet gäller samma saker som med det blåa spåret. Skillanden är att efter krönet (12) så ligger du närmare vänster kant ner mot (13) men du behöver å andra sidan inte ta ner farten lika mycket eftersom du har en betydligt flackare ingång efter (13) in mot apex (14). Testa dig fram till det som passar dig och din bil bäst!



Ta inte beskrivningen och skissen som någon absolut slutgiltig sanning! Olika bilar och olika körstilar ger olika spårval! Diskutera, ifrågasätt och kom med alternativa förslag i forumet på Rejsa.nu. KOPIERA INTE DENNA BANBESKRIVNING UTAN ETT OK FRÅN REJSA.NU.



Kinneulle Ring - TV-kurvan

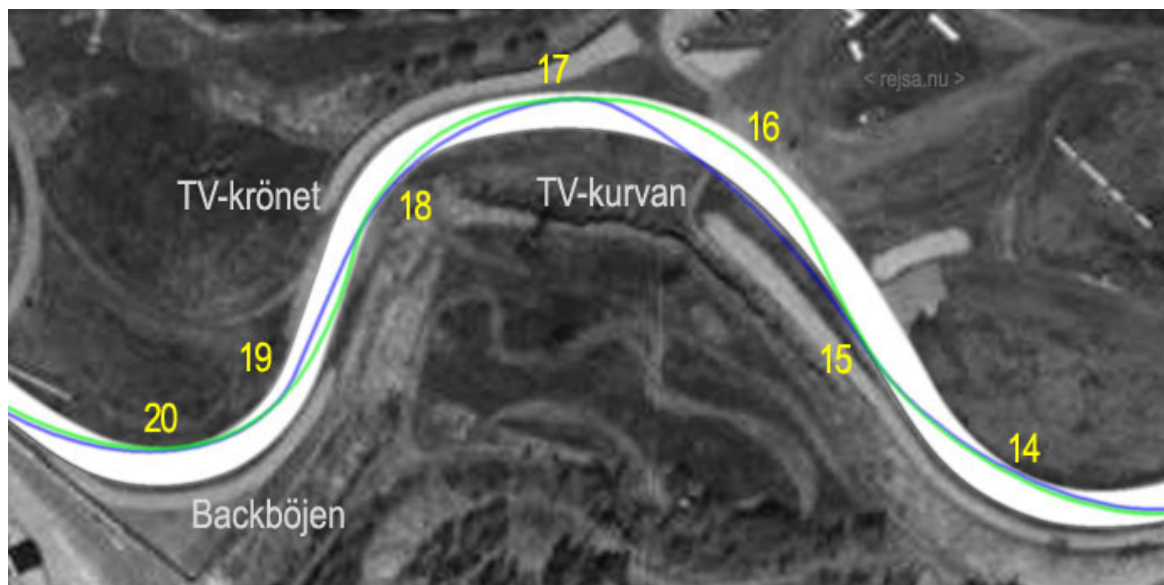
Nu är vi framme vid TV-kurvan. Den går att köra på otroligt många sätt. Något som påverkar val av spår är vilken typ av bil du kör men även vad du känner dig komfortabel med förstås. Har du en tyngre motorstark bil eller en en bil med bra grepp men lite mindre motor?

TV-kurvan består av en väldigt lång vänster som nyper allteftersom och dessutom avslutas med ett krön som man helst inte ska göra några dumheter över. Det är många många bilar som under årens lopp har snurrat i nedförsbacken precis efter krönet.

Om du har en kurvsnabb bil så är det gröna spåret en variant. Du gör i stora drag en enda lång kurva av hela partiet, dvs du går ut till höger tidigt (16) och går sen i en lång vid böj in mot krönet som du ska gå över rakt. Det kan kännas lite läskigt att ligga ute längs högerkanten i relativt hög hastighet (det är inte långt till muren bredvid banan!) men man får verkligen med sig all fart genom hela partiet.

Ett annat alternativ kan vara att åka mer rakt i drygt halva första delen som det blå spåret visar. Då kan du accelerera fullt en lång bit och sen bromsa hårt när du närmar dig (17) för att svänga runt tigt (här förlorar du naturligtvis på att du måste ner i lägre hastighet i den tigha vändningen). När du vänt runt till vänster är du i samma spår som i det första exemplet men har nu sämre fart så du får accelerera bort mot krönet som du går rakt över.

Det finns många fler varianter att ta TV-kurvan på som att tex köra som den blå linjen men med vändningspunkten (17) flyttad till ännu senare i kurvan... eller långt tidigare... Ja, det är bara att öva öva öva, testa testa testa. Och det gör i allafall jag mer än gärna!



Ta inte beskrivningen och skissen som någon absolut slutgiltig sanning! Olika bilar och olika körstilar ger olika spårval! Diskutera, ifrågasätt och kom med alternativa förslag i forumet på Rejsa.nu. KOPIERA INTE DENNA BANBESKRIVNING UTAN ETT OK FRÅN REJSA.NU.



Kinneulle Ring - Depåkurvan

Nu har vi precis passerat över krönet (18) och kommer nerför en backe med en mediumticht höger som leder ut på en kort raksträcka. Här gäller alltså att få med fart ut på rakan! Återigen kan man laborera med spårvalet, vissa håller ut långt till vänster vid (19) för att få med sig all fart och andra går mer rakt på vid (19) och måste då accelerera mera förbi apex (20) för att få samma hastighet ut på rakan där man driver över till vänster sida väldigt sent (21). Kan du inte hålla full gas från en bit innan apex (20) hela vägen förbi (21) utan måste släppa gasen någonstans mellan (20) och (21) så har du satt apex (20) för tidigt!

Så har vi bara depåkurvan kvar. En av de viktigaste på hela banan eftersom den fart du har ut ur kurvan tar du med dig till andra änden av banan vilket gör enormt stor skillnad för hur fort du kommer runt ett varv. Följ vänsterkanten hela den korta rakan och sväng inte in för tidigt! I slutet på rakan ligger det en betongremsa/curbs längs vänsterkanten. Sväng in precis där den tar slut (22) och inte en millimeter tidigare! Satsa på ett sent apex där du ska toucha innerkanten där curbsen tar slut (23). Genom att göra så kan du hålla full gas och sakta driftna över till vänster sida som du inte når förrän precis där vänster curbs star slut (24)



Ta inte beskrivningen och skissen som någon absolut slutgiltig sanning! Olika bilar och olika körstilar ger olika spårval! Diskutera, ifrågasätt och kom med alternativa förslag i forumet på Rejsa.nu. KOPIERA INTE DENNA BANBESKRIVNING UTAN ETT OK FRÅN REJSA.NU.

