

Beste heer

Valkenswaard, 13 december 2010

er wordt wel beweerd dat hedendaagse automobielen heel wel in staat zijn een caravan te trekken en dat het belangrijker is aandacht te geven aan gewichtsverhoudingen en aan de bestuurder van het span. Wij van Caravantrekker.nl zijn het daar wel mee eens op zich, maar wel met een heel dikke 'maar'.

Er is een fundamenteel verschil tussen het kunnen trekken van een caravan en het plezierig kunnen trekken van een caravan, en wel onder verschillende omstandigheden. De ene caravanner vindt het voldoende als zijn combinatie veilig en vlot de Autoroute du Sud kan meesteren, de andere wil er mee naar Noorwegen of vindt de Route Napoleon een leukere uitdaging.

Het hierbij aan u gepresenteerde Trekkrachtrapport biedt een schat aan informatie, waaruit u kunt concluderen of de prestaties voor u voldoende zijn. Het rapport is echter in de loop der tijd zo veelomvattend geworden dat we ons voor kunnen stellen dat u al lezende door de bomen het bos niet meer ziet. Bovendien bent u misschien wel een absolute nieuweling tot het fenomeen caravanning en bent u ook nog eens niet (auto)technisch onderlegd. Dan wordt het allemaal wel wat lastig.

We hebben u een aantal gerichte vragen gesteld bij het invullen van deze aanvraag en aan de hand daarvan geven we u een persoonlijk commentaar. Waarom niet het rapport persoonlijker gemaakt vraagt u zich wellicht af? Het antwoord is duidelijk, we willen een absoluut objectief en vergelijkbaar Trekkrachtrapport bieden en dat kan alleen maar via strikt objectieve rekenmethodes. Vanwege onze kennis van die puur rekenkundige rapporten kunnen we echter wel zo'n rapport 'interpreteren' en voorzien van een commentaar, specifiek gericht op uw kennis, kundigheid en ervaring. U wilt tenslotte weten of u enigszins ontspannen en met voldoende reserves een bepaald reisdoel kunt nastreven met de gekozen combinatie. Niet meer en niet minder.

Goede gewichtsverhouding moet een goed stabiel rijgedrag op kunnen leveren mits natuurlijk goed beladen e.d.. De prestaties zijn zeker voldoende voor uw (reis)doelen. Natuurlijk moet er meer geschakeld worden dan met een dikke diesel voor de Beyerland, maar niets extreems voor een 1.6 benzine. Ik ga hieronder op een paar details in onder verschillende omstandigheden.

De acceleratie is voldoende om redelijk mee te komen met het verkeer. Maar je moet wel wat gas durven geven. Boven de 100 duurt het allemaal wel lang, maar da's toch ook hard zat. Ver terugschakelen is ook niet nodig. Tussenacceleratie is goed vanuit de 3e versnelling vanaf bijvoorbeeld 50 km/u. Eenmaal op de (vlakke) snelweg is meestal de 5e versnelling goed bruikbaar, ook bij wat tegenwind moet je goed met de vrachtwagens mee kunnen (86 echte km/u). Met echt harde tegenwind (+5) heb je misschien wat meer moeite. De 4e is namelijk wat lang gestoken, zit dicht bij de 5, en vervolgens zou je terug moeten naar de 3e... Maar dat zal niet vaak voorkomen hoor.

Op de snelweghellingen van de Europese middelgebergtes is de 3e versnelling het aangewezen verzet. Je kunt dan zonder problemen dik 80 blijven rijden op de teller. Dik 4000 toeren. Het max. koppel ligt op 3750 en dat komt overeen met 73 km/u. Je forceert dan niks, hebt nog ruimte onder de rechtervoet. Schakel op tijd terug van 4 naar 3, dus even eerder dan die 73 km/u. Enfin, dat merk je wel aan het wegzakken van de snelheid als in 4 de gasvoet steeds dieper gaat. Als trucker hoeft ik u dat denk ik niet uit te leggen... ;-) Kortom, je kunt gewoon goed door blijven rijden zonder heel veel toerenherrie.

Pagina 9. Wegrijden vanuit stilstand op steil zou normaal goed moeten gaan. Ik vind dik 12% op 1000 m boven de zeespiegel heel behoorlijk voor een 1.6 benzine met dit treingewicht. Ja, je kunt natuurlijk overal ineens een smerig hellinkje tegenkomen dat nog steiler is. Laat je dan terugzakken tot een vlakker stuk of pas de schaarstechniek toe. Dat is altijd goed als je aan de grens zit (is allemaal te leren tijdens bijv. ons BergTrainingsWeekend). Blijven rijden is nóg beter natuurlijk! Vanaf 20 km/u in de 1e uiteraard, pakt hij al redelijk op op hellingen die in de buurt zitten van zelfs 20%. Ideaal rij je bij een kleine 30 km/u (boven de 3750 rpm). Hartstikke goed. Tractie wordt >20% eerder een probleem dan gebrek aan kracht. Routes National met 8, 9%? Dat moet in de 2, gaat dan makkelijk. Je bent dan niet een van de vlotste op de weg, maar dat moet dan maar. Je kan dan wel vlugger willen en dat kan ook, maar dan moet je heel hoog in de toeren zitten. Voor een kort stuk geen probleem. Lange helling (N85 voorbij Grenoble bijvoorbeeld) is zo'n lange helling. Ach, is dat erg om met dik 50 (tegen de 4000 rpm) daar te rijden? De vrachtwagens die er rijden zijn langzamer.

Al met al een goede match met de Beyerland lijkt me!

Wij vertrouwen erop u met ons objectieve Trekkrachtrapport en met deze op uw persoonlijke eisen en wensen afgestemd persoonlijke commentaar een waardevolle bijdrage te hebben geleverd aan uw keuze voor een andere trekauto danwel caravan. Ook hopen we indien het uw huidige combinatie betreft dat u hierdoor nog beter weet wat de (on)mogelijkheden er mee zullen zijn.

Met vriendelijke groet,

Bert Wijnen & Menno van der Heijden
Caravantrekker.nl

Dit programma is ontwikkeld door TowCarCalculations™ (Bert Wijnen & Menno van der Heijden)
De auteurs noch de NCC zijn aansprakelijk voor eventuele onjuiste uitkomsten en de schade die daar uit voort komt.

www.caravantrekker.nl
Onder auspiciën van de:



© TowCarCalculations™
© 2010 TCC - v.8.3