

Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.)



met Eriba Nova/Moving 680



Trekrachtrapport

Inhoud:

Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP met Eriba Nova/Moving 680	2
Massa's en gewichtsverhoudingen	
Trekkersscore©	
Algemene conclusie	
Prestaties vlakke weg	3
Acceleratie (temperament en inhalen)	
Topsnelheden en reserves	5
Luchtweerstand	6
Snelheden op autobaanhellingen	7
Conclusies (bijna) vlakke weg	8
Prestaties in de bergen	9
Wegrijden vanuit stilstand	
Rijden op steile hellingen	
Treingewicht en prestaties op hoogte	
Koppel, trekkracht, toerenteller- en versnellingsgebruik	10
Toerenval (Bakverhoudingen)	
Conclusies rijden in de bergen	11
Prestatie- en Trekkrachtgrafiek	12
Uitleg grafiek	
Technische details combinatie	
Controlemiddelen	13
Afwijking snelheidsmeter	
Toerentellertruc	

www.caravantrekker.nl

Alles over trekauto's en het rijden met caravans

Trekkersscore© van elke auto/caravan combinatie - online, interactief, objectief

Praktijkgerichte tips en adviezen, wettelijke bepalingen, forum

Zinvolle Caravan Rijvaardigheidstrainingen

Onafhankelijk Aankoopadvies



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



Op basis van de technische gegevens van deze door u geselecteerde combinatie vindt u hieronder een theoretische berekening van de trekkracht-prestaties van de Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.). Aangezien van bepaalde algemene aannames wordt uitgegaan zijn verschillen met de praktijk altijd mogelijk. Zie de toelichtingen op: <http://www.caravantrekker.nl/nl/sterren.php>

De combinatie

Mogelijke overschrijding van het toegestane treingewicht!

De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) heeft een beladen gewicht van 2345 kg. Daarmee bent u van plan een Eriba Nova/Moving 680 met een beladen gewicht van 1900 kg te trekken. Het totaal treingewicht komt daarmee op 4245 kg. Het wettelijk toegestaan maximaal trekgewicht van de auto is 2000 kg, mits binnen de treingewichtslimiet. (Zie tabel op pagina 12 voor de details en ev. overschrijdingen!!)

Onder bepaalde omstandigheden (hoge snelheid, rukwind, afdaling, inhalende touringcar) kan plotseling de zgn. kritische snelheid overschreden **zijn**, waardoor de caravan in een onbeheersbare pendelbeweging komt. Zo snel mogelijk de snelheid uit de combinatie halen is dan een absolute vereiste. De **gewichtsverhouding** tussen caravan en auto is onder die omstandigheden mede bepalend hoe beheersbaar de combinatie dan nog is. Ook een plotselinge uitwijkmanoeuvre - de elandproef - is met meer succes of op een hogere snelheid te volbrengen met een lichte caravan en een relatief zware auto. Een algemeen geldende 'norm' is natuurlijk niet te geven - elke combinatie is tenslotte verschillend.

Er circuleren verschillende 'ideale' **veiligheidspercentages**: onbeladen combinatie (ANWB 75%) - beladen combinatie - beladen caravan/ onbeladen auto (Engelse Caravan Club 85%) - Duitse 100 km/u voorwaarde.

Caravantrekkerpunt.nl hanteert een mix en duidt die aan d.m.v. de kleur (groen - oranje - rood) van de **Trekkersscore**

ANWB-advies 75%

(onbeladen caravan/onbeladen auto)



Deze combinatie heeft een gem. (onbeladen /beladen) gewichtsverhouding van 86%.

*Deze combinatie heeft een leeg/leeg gewichtsverhouding van 90%!! Beladen is dat 81%!!
Volgens de Engelse 'Towing Code' is de verhouding 106%!!!!*

Rijbewijs (kijk op www.caravantrekker.nl - Caravan trekken? > Rijbewijs B of BE voor een toelichting)

Indien het toegepaste leeggewicht van de Renault ook het kentekengewicht is heeft u rijbewijs BE nodig om met deze combinatie te mogen rijden.

Trekkersscore (zie de toelichting op www.caravantrekker.nl) voor deze combinatie:



Prestaties op de vlakke weg

- ★★★★☆ Acceleratie
- ★★★★★ Windstil: top- en kruissnelheid, versnellingsgebruik
- ★★★★☆ Tegenwind: kruissnelheid en toeren(lawaai)

Prestaties in de bergen

- ★★★★★ Wegrijden op berghellingen
- ★★★☆☆ Rijden op steile hellingen
- ★★★☆☆ Tempo op autobaanhellingen

Algemene conclusie (voor in-detail conclusies zie verderop in dit rapport vanaf blad 7)

Onze conclusie voor deze combinatie is dat de Eriba Nova/Moving 680 aan de zware kant is en u uw snelheid en belading heel goed in de gaten moet houden. Het vervoer van bijvoorbeeld fietsen achterop is niet aan te raden. Heeft u geen ervaring in het rijden met een caravan dan is een dergelijke combinatie niet aan te bevelen. De motorische eigenschappen zorgen echter voor voldoende tot goede prestaties. De combinatie blinkt naar verwachting vooral uit op het volgende onderdeel: ▲ het wegrijden vanuit stilstand op steile hellingen. Slecht scoren doet de combinatie op geen enkel onderdeel.

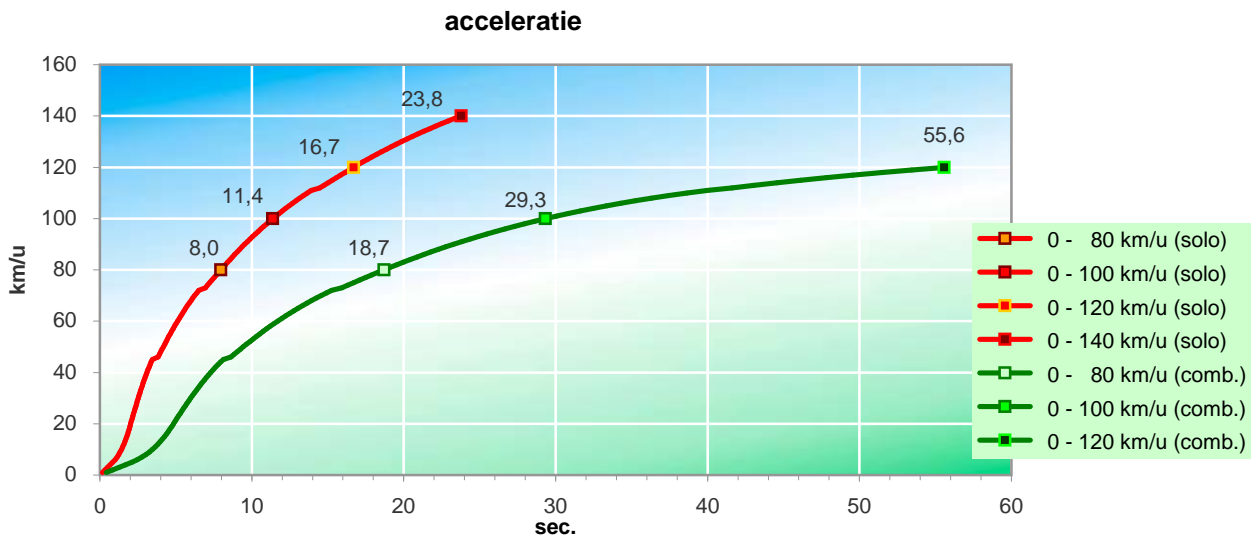


De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



A - Prestaties op de vlakke weg (ook bij tegenwind)

Acceleratie* ★★★★★



Acceleratie

Een automaat zal terugschakelen bij kickdown, vandaar de ontbrekende waarden in onderstaande tabel.

(solowaarden leeg- of kentekengewicht 1785 kg + 150 kg)

snelheidsbereik	solo	combinatie	typering	acceleratie
0 - 80 km/u	8,0 s.	18,7 s.		gemiddeld
0 - 100 km/u	11,4 s.	29,3 s.		gemiddeld
0 - 120 km/u	16,7 s.	55,6 s.		zeer bedaagd
70 - 90 km/u	3,3 s.	8,7 s.		gemiddeld
idem (5e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (4e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (3e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (2e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
50 - 100 km/u	7,2 s.	19,9 s.		gemiddeld
idem (5e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (4e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (3e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (2e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
80 - 120 km/u	8,8 s.	36,9 s.		zeer bedaagd
80 - 120 km/u (3e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	

Vermogen

Vermogen is nodig om voornamelijk de luchtweerstand bij hogere snelheden te overwinnen. Helaas is het grootste vermogen pas bij 4000 rpm beschikbaar. Soms reduceert de hoogste versnelling de kracht zelfs zo dat een redelijke kruissnelheid - zonder rugwind - daarmee niet haalbaar is. Dat is bij deze combinatie niet het geval. (Zie de details op de vijfde pagina)

Het vermogen bij 90 km is:

in de 3e versnelling	94 kW	(128 pk)
in de 4e versnelling	76 kW	(103 pk)
in de 5e versnelling	60 kW	(82 pk)

Benodigd vermogen om de rijweerstand bij 90

km/u te overbruggen: 40 kW (54 pk)

* de berekende acceleratiecijfers zijn indicatief, doch goed overeenkomend met de realiteit... Waarde hebben ze vooral ter beoordeling van het relatieve verschil t.o.v. de solo-waarden en t.o.v. andere berekeningen met andere combinaties resp. massa's.



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



Inhalen

Een inhaalactie is niet alleen een kwestie van seconden. Het is zeker zo belangrijk te weten hoeveel meters je op de verkeerde weghelft zit. Hoe harder je voorligger rijdt deste groter die 'gevarenzone' wordt. Uitgangssituatie is een vrachtwagen van 18 meter; we hebben voor het inhalen - indien de truck stil zou staan - ca. 55 meter nodig incl de lengte van de eigen combinatie.

Hieronder de inhaalactie mét caravan....

beginsnelheid	tijd	eindsnelheid	benodigde weglengte vrije baan	benodigde weglengte wanneer tegenligger nadert met 100 km/u
60 km/u	12,1 s.	91 km/u	262 m.	599 m.
70 km/u	13,4 s.	98 km/u	319 m.	692 m.
80 km/u	14,6 s.	105 km/u	385 m.	791 m.
90 km/u	16,7 s.	111 km/u	476 m.	940 m. [*]
100 km/u	20,2 s.	117 km/u	621 m.	1183 m.

Die 1183 meter rechtsonderin de tabel zeggen misschien niet zoveel, daarom hieronder dezelfde inhaalprocedure zonder caravan. Het verschil in benodigde weglengte is 626 meter.... Ja, u kunt solo ca. 10 meter eerder weer invoegen.

Hieronder de inhaalactie zónder caravan....

beginsnelheid	tijd	eindsnelheid	benodigde weglengte vrije baan	benodigde weglengte wanneer tegenligger nadert met 100 km/u
60 km/u	6,9 s.	103 km/u	161 m.	353 m.
70 km/u	7,7 s.	111 km/u	198 m.	412 m.
80 km/u	7,9 s.	117 km/u	223 m.	443 m.
90 km/u	8,4 s.	124 km/u	255 m.	489 m.
100 km/u	9,2 s.	132 km/u	301 m.	557 m.

In praktisch alle gevallen is maximale acceleratie te verkrijgen door ver door te trekken in de versnellingen. Zie ook 'toerenval' onderaan blad 9 en verder op blad 10. Schakelen tijdens inhalen moet voorkomen worden. Vermelde tijden en meters houden hiermee rekening. Om te beoordelen hoe veel 940 m. [*] bijvoorbeeld nu is, kunt u de 100-meter paaltjes eens tellen langs de weg.... Uiteraard accelereert u trager met dan zonder caravan. Hoe harder het echter gaat hoe moeilijker uw auto het krijgt.

Vergelijken we de benodigde weglengte (wanneer een tegenligger u nadert met 100 km/u) solorijdend en met deze caravan, dan kunnen we het volgende vaststellen:

beginsnelheid	Percentage trager
60 km/u	70%
80 km/u	79%
100 km/u	112%

Goed om te weten wanneer u een inhaalpoging wil doen bij een eigenlijk net te hoge snelheid, vooral op niet-snelwegen natuurlijk.



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



De 'cruise-control'

Acceleratie is één ding. De snelheid vasthouden is iets anders. Vooral als er sprake is van wat vals plat kan dit soms tegenvallen.

Op de vlakke weg kan bij windstil weer gebruik gemaakt worden van de:

	4e versn.	5e versn.
70 km/u	ja	ja
80 km/u	ja	ja
90 km/u	ja	ja
100 km/u	ja	ja
110 km/u	ja	ja
120 km/u	ja	soms
130 km/u	soms	nee

En op vals plat van ca. 2% kan gebruik gemaakt worden van de:

	3e versn.	4e versn.	5e versn.
70 km/u	ja	ja	ja
80 km/u	ja	ja	ja
90 km/u	ja	ja	soms
100 km/u	ja	ja	nee
110 km/u	soms	soms	nee
120 km/u	n.v.t.	nee	nee
130 km/u	n.v.t.	nee	nee

Topsnelheden en de wind

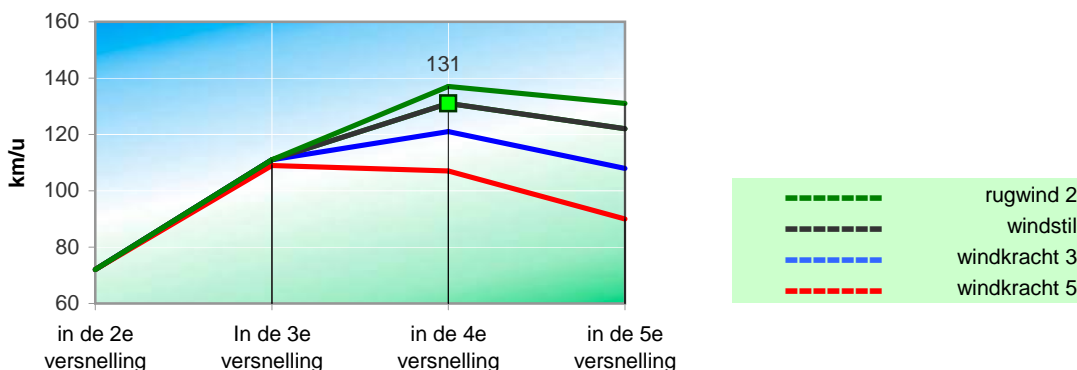
Wind is een belangrijke factor bij hogere snelheden. Stroomlijn (Cw) in combinatie met de breedte x hoogte (F) zijn dé beperkers van de topsnelheid - niet het gewicht! De kracht in een lagere versnelling is vaak hoger. De motor maakt dan wel meer toeren en dat kán storend zijn. De absolute topsnelheid is natuurlijk niet zo interessant - zeker niet als de acceleratie om die te bereiken wel eens lang kan duren. Hij kan wel een indruk geven of er bij een bepaalde kruissnelheid nog wat kracht over is, want plankgas rijden is niet verstandig... Een kruissnelheid van tegen de 100 km/u is met enige tegenwind (kracht 3) mogelijk in de 5e versnelling. Het motorgeluid blijft (dus) naar verwachting alleszins binnen de perken.

	windstil	windkracht 3	windkracht 5	rugwind kracht 2	
Topsnelheid in de 2e versnelling	72 *	72 *	72 *	72 *	km/u
Topsnelheid in de 3e versnelling	111 *	111 *	109 *	111 *	km/u
Topsnelheid in de 4e versnelling	131	121	107	137	km/u
Topsnelheid in de 5e versnelling	122	108	90	131	km/u

(eventueel rood geduide snelheden: misschien beter terugschakelen)

* ca. maximum toerental

topsnelheid en de wind



de Eriba Nova/Moving 680 typeren we als een 'gemiddeld' gestroomlijnde caravan. Windstille omstandigheden worden weergegeven met de zwarte lijn en de hoogst haalbare snelheid met het groene markeringspunt.

*** Een onnauwkeurigheid in de luchtweerstand van 10% geeft een marge in de topsnelheid in de 3e versnelling van 0 km/u, in de 4e versnelling van 5 km/u en in de 5e versnelling van 6 km/u. "Echte" km/u - Controleer de snelheidsmeter (zie controlemiddelen)**



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



Stroomlijn

Een tweemetervijftig brede caravan vangt nu eenmaal meer rijwind dan eentje van tweemetertwintig. Een goed gestroomlijnde combinatie botst tegen dezelfde luchtweerstand, maar breekt er makkelijk doorheen. Een MPV (met caravan) scoort beter dan een schuin aflopende hatchback of sedan. De positieve invloed van een goed gestroomlijnde caravan is groter naarmate de achterkant van de auto schuiner is. Wat betekent dat nu allemaal?

De caravan van uw keuze heeft een met 'gemiddeld' aangeduide stroomlijn. De breedte x hoogte is 2,4 x 2,62 meter. In combinatie met de Renault Espace IV Fase II zijn de snelheden berekend zoals hierboven vermeld. Wat zijn nu de consequenties voor de (top)snelheden met een afwijkend gestroomlijnde caravan van dezelfde hoogte x breedte. En wat zijn de effecten met een 2,5 meter brede en 2,62 meter hoge caravan? Let vooral eens op de uitersten van beide caravans in elke versnelling...

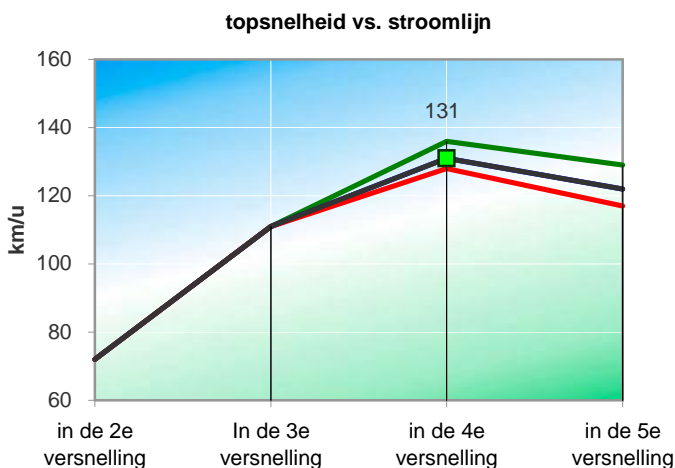
opgegeven breedte van 2,4 mtr. voor de Eriba Nova/Moving 680 en een stroomlijn getypeerd als:	(alle waarden onder windstille omstandigheden)			
	gemiddeld	zeer goed	slecht	
Topsnelheid in de 2e versnelling	72 *	72 *	72 *	km/u
Topsnelheid in de 3e versnelling	111 *	111 *	111 *	km/u
Topsnelheid in de 4e versnelling	131	136	128	km/u
Topsnelheid in de 5e versnelling	122	129	117	km/u

afwijkende breedte x hoogte (2,5 x 2,62 meter) en een stroomlijn getypeerd als:	gemiddeld	zeer goed	slecht	
Topsnelheid in de 2e versnelling	72 *	72 *	72 *	km/u
Topsnelheid in de 3e versnelling	111 *	111 *	111 *	km/u
Topsnelheid in de 4e versnelling	130	135	125	km/u
Topsnelheid in de 5e versnelling	120	127	114	km/u

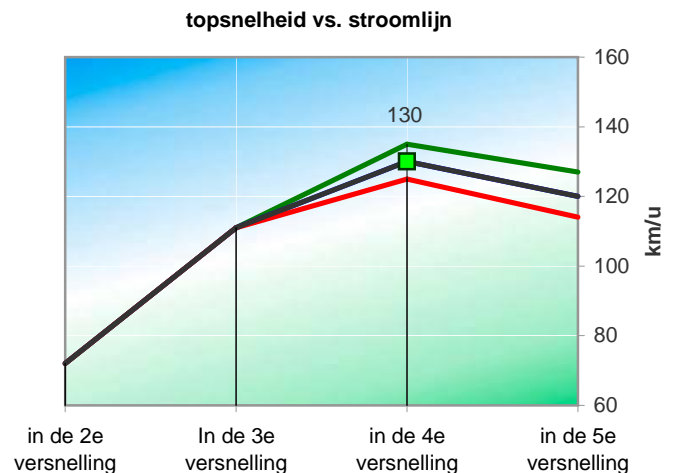
(eventueel rood geduide snelheden: misschien beter terugschakelen)

* ca. maximum toerental

de voorgaande twee tabellen weergegeven in grafiekvorm



gebaseerd op de opgegeven breedte x hoogte
(2,4 x 2,62 m) van de Eriba Nova/Moving 680...



en op een afwijkende breedte x hoogte
(2,5 x 2,62 m) van - een andere - caravan

de Eriba Nova/Moving 680 typeren we als een 'gemiddeld' gestroomlijnde caravan en wordt weergegeven met de zwarte lijn. Het groene markeringspunt is de hoogste snelheid.

legenda	
	zeer goede stroomlijn
	gemiddelde stroomlijn
	slechte stroomlijn

* Een onnauwkeurigheid in de luchtweerstand van 10% geeft een marge in de topsnelheid in de 3e versnelling van 0 km/u, in de 4e versnelling van 5 km/u en in de 5e versnelling van 6 km/u. "Echte" km/u - Controleer de snelheidsmeter (zie controlemiddelen)



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



Het belang van hogere topsnelheden op snelwegen (Autobaanhellingen)

★★★★☆

Een onderschat gevaar is het snelheidsverschil tussen de diverse weggebruikers op snelwegen. Trucks zijn veelal afgeregeld op 91 echte km/u. Ze hebben (meestal) power zat om niet alleen bij tegenwind maar ook op steilere autobaaanhellingen die snelheid vast te houden. Goede trekauto's kunnen daar natuurlijk ook mee overweg. Veelal zal er een of meer tandjes teruggeschakeld worden, maar dat gaat vanzelf. Soms is het raadzaam de pook handmatig te blokkeren in een lagere versnelling om pendelen te voorkomen. Eén van de steilste stukken - 5% maximaal - is de klim voorbij Luik. Of en hoe hard dat lukt met aangehaakte Eriba Nova/Moving 680 maken we hieronder duidelijk.

Het is veilig en ook prettig als een combinatie ook bergop een door u gewenste kruissnelheid aan kan houden. Een voorziening die we tegenwoordig steeds meer zien is de al eerder genoemde cruise-control. Erg handig, maar met het gebruik moeten we wel voorzichtig zijn. Het ding kan n.l. niet denken en voor je het weet rij je virtueel plankgas omdat de wind of rijrichting gedraaid is of omdat er sprake is van vals plat - zeker i.c.m. een handgeschakelde transmissie kan dat het geval zijn. Hou dus 'voeling' met het gaspedaal en schakel op tijd terug.

De hoogst haalbare snelheden op een 5% helling (bijv. de klim achter Luik) zijn:

91 km/u in de 3e versn.
72 km/u in de 2e versn.
45 km/u in de 1e versn.

De Renault heeft meer versnellingen, maar daarin is de trekkracht helaas te gering. Een nadere bestudering van de Prestatie- en trekkrachtgrafiek (zie blad 11) maakt dit ook duidelijk...

Hoewel de hoogst haalbare snelheid op een helling van 5% 91 km/u in de 3e versn. is, zult u dat in de praktijk niet altijd rijden. Dit is namelijk bij plankgas. De motor maakt dan 3670 toeren per min. Maar misschien is het wel beter voor de motor en uw oren toch een lagere snelheid te kiezen. Ook met deze automatische versnellingsbak is het vaak aan te bevelen een handmatig standje te kiezen. En u weet het: bergaf in dezelfde of een lagere versnelling als bergop! Er wordt dan gebruik gemaakt van de 'motorrem' - uw snelheid loopt niet op en de remmen hoeven niet te worden gebruikt! Concreet nu... Wat is de beste versnelling en snelheid om op de steilste (in dit geval 5%) snelweghellingen naar boven te kruipen? In theorie NIET die waarbij het gaspedaal (bijna) wordt gevloerd, of het moeten hoge toerentallen zijn. Want dán krijgt de motor de gelegenheid naar lievelust te ademen en te koelen.

Wij hebben de indruk dat dit soort hellingen 'het best' in de 3e versnelling met een snelheid ergens tussen de 69 en de 79 km/u genomen kunnen worden. 'Het best' wil zeggen qua toeren niet te laag en voor het geluidsniveau ook niet te hoog. Maar méér toeren maken is overigens technisch geen bezwaar!!

Op een 5% helling zijn deze snelheden mogelijk als percentage van 'plankgas'. Groen ev. oranje - in een bij voorkeur zo hoog mogelijke versnelling....

	1e versn.	2e versn.	3e versn.
50 km/u		47%	66%
55 km/u		50%	68%
60 km/u		56%	70%
65 km/u		62%	72%
70 km/u		70%	76%
75 km/u			79%
80 km/u			84%
85 km/u			89%
90 km/u			97%

Het tabelletje hiernaast geeft aan hoeveel kracht er nog over is - om te versnellen bijvoorbeeld. Eenmaal op een voldoende veilige constante snelheid aangekomen is doorschakelen aan te bevelen indien mogelijk. Het vermelde percentage bij een bepaalde snelheid is dus niet die van de helling maar geeft de belasting van de motor aan. Plankgas is 100%. Een (ev.) oranje blok geeft aan dat er al behoorlijk gewerkt moet worden vooronder en (ev.) rood (met percentage) betekent dat langdurig volhouden dit veel vergt van motor en koeling. Geen percentage vermeld? Dan is die snelheid in die versnelling niet mogelijk, omdat de kracht ontbreekt of omdat het max. toerental is bereikt. Meerdere mogelijkheden? Kies dan een hogere versnelling rechts in een eveneens groen of oranje bereik, want daarbij is het toerental lager en dus het geluidsniveau, maar ook het brandstofverbruik! Wilt u toch even vlug een trage vrachtwagen inhalen schakel dan even naar een lagere versnelling, want hoe lager het percentage hoe meer acceleratievermogen beschikbaar is.



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



Conclusies rijden op de (bijna) vlakke weg

Acceleratie ★★★☆☆

De acceleratiecijfers kernachtig samenvatten in één enkele conclusie is nogal lastig. We proberen het toch op deelgebieden. Ten eerste de snelst mogelijke acceleratie van 0 - 80 en 0 - 100 km/u, de tussenacceleratie van 50 - 100 en 70 - 90 km/u samengevat resulteert in het cijfer 7. Vervolgens waarderen we de souplesse*, waarbij we de hoogste versnelling buiten beschouwing laten. Bij een vijfbak waarderen we aldus de 2e en vooral de 3e en 4e versnelling in de tussenacceleraties 50 - 100 en 70 - 90 km/u. Een automaat laat zich echter niet vangen. Bij kickdown in drie zal deze altijd terugschakelen namelijk. Mathematisch kunnen we dat echter wel simuleren, zodat een vergelijking tussen automatische en manuele transmissies perfect mogelijk blijft. De combinatie Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) en Eriba Nova/Moving 680 krijgt voor souplesse bij tussenacceleraties het rapportcijfer 6,3. Toch één enkel samengevat cijfer voor de acceleratie? Dan wordt het een 6,7.

Acceleratiescore met als max. criterium 100 km/u	acceleratie	souplesse	totaal
	7	6,3	6,7

* Souplesse De mogelijkheid (en de relatieve tijdsuur) om de twee tussenacceleraties (80 - 120 km/u in de 3e versnelling buiten beschouwing gelaten) in meerdere versnellingen te volbrengen.

Bewust hebben we in de bovenstaand tabelletje de acceleratiewaardering tot 120 km/u buiten beschouwing gelaten. Er zijn nogal wat auto's die dat in combinatie met een caravan gewoonweg niet halen. Een vergelijking is dan niet goed mogelijk. Deze Renault trekt de Eriba Nova/Moving 680 overigens wel tot in Nederland illegale snelheden... Betrekken we wél de acceleratiecijfers tot 120 km/u in de samengevatte eindconclusie, dan resulteert dat natuurlijk in beduidend lagere cijfers voor auto's die dat niet halen. Kortom voor de liefhebbers van snellere combinaties: Acceleratierapportcijfer is 6,3. Souplesse: 6,3 en gemiddelde totaalscore: 6,2. Deze totaalscore is overigens niet het rekenkundig gemiddelde tussen acceleratie 'zo snel mogelijk' en 'souplesse'.

Acceleratiescore met als max. criterium 120 km/u	acceleratie	souplesse	totaal
	6,3	6,3	6,2

Top- en kruissnelheid ★★★★★ Gebruik versnellingen ★★★★★☆ Tegenwind ★★★★★☆ Autobaanhellingen ★★★★★☆

Ook de hoogste versnelling is onder normale (snelweg-)omstandigheden prima bruikbaar. Maar met forse tegenwind kan het nog best eens tegenvallen om (in België of Frankrijk...) de 100+ vast te houden.

Een kruissnelheid van tegen de 100 km/u is met enige tegenwind (kracht 3) mogelijk in de 5e versnelling. Het motorgeluid blijft (dus) naar verwachting alleszins binnen de perken. De hoogst mogelijke snelheid op een helling van 5% (bijvoorbeeld de klim achter Luik) is 91 km/u in de 3e versn. Die snelheid is absoluut hoog genoeg, maar veel reserve heeft u niet. In de praktijk zult u echter niet vaak veel harder rijden dan zo'n 85 km/u door de hoge toerentallen.



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



B - Prestaties in de bergen

In onderstaande berekening ziet u op welke hellingen de Renault Espace IV Fase II nog net kan weggkomen. Naarmate de hoogte toeneemt, neemt de kracht van de motor af en daarmee ook het maximale hellingspercentage. Het goed of gemakkelijk weggrijden vanuit stilstand op een helling is echter afhankelijk van meerdere factoren, zoals bijvoorbeeld de exacte trekkrachtopbouw vanaf lage toeren, de beschikbare tractie aan de wielen en last but not least de ervaring van de bestuurder. De automaat biedt echter het voordeel dat de koppelmvormer de trekkracht vanaf stilstand versterkt. Zorg wel voor voldoende koeling d.m.v een oliekoeler op de versnellingsbak. Wij adviseren u uw dealer daarnaar te vragen. Onderstaande maximale weggrij-percentages (in de tabel hieronder) vormen een extreme belasting voor de automaat. De auto blijft 'wegrijden' en komt niet op snelheid. Er treedt voortdurend slip op en de warmteontwikkeling is enorm. Voor korte tijd is dit niet erg, maar u zoekt beter z.s.m. een vlakker stuk. (Zie de percentages in grafiek hieronder)

Op de hieronder vermelde hellingen kan er vanuit stilstand nog net weggereden worden uitgaande van het treingewicht van 4245 kg.

★★★★★

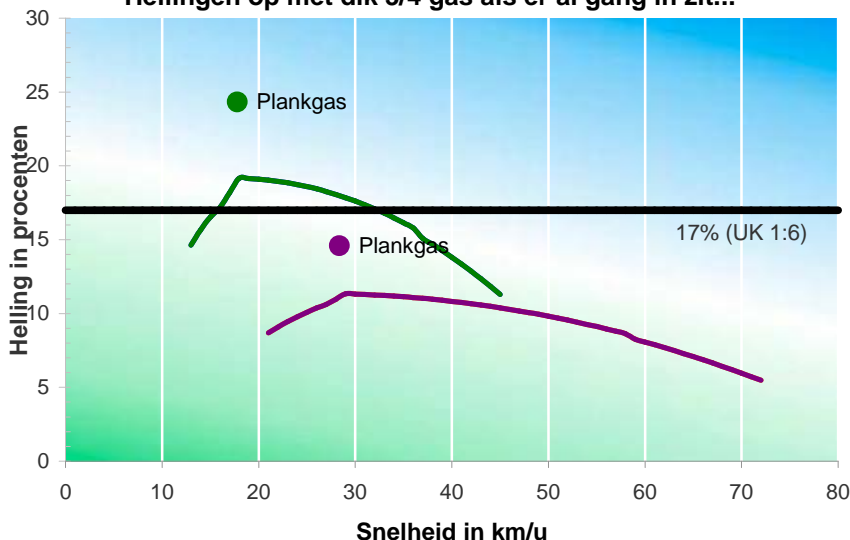
op 0 m hoogte	27,8%
op 500 m hoogte	27,3%
op 1000 m hoogte	26,7%
op 1500 m hoogte	26,2%
op 2000 m hoogte	25,7%
op 2500 m hoogte	25,2%

★★★★☆

Rijdt u eenmaal ... (in de 1e versnelling) min-stens 18 km/u* (1750 rpm) dan is een helling van maximaal 24,3% mogelijk. (Op 1500 m)

In de 2e versnelling moet de snelheid minstens 29 km/u zijn op een helling van maximaal 14,5%.

Hellingen op met dik 3/4 gas als er al gang in zit...



legenda

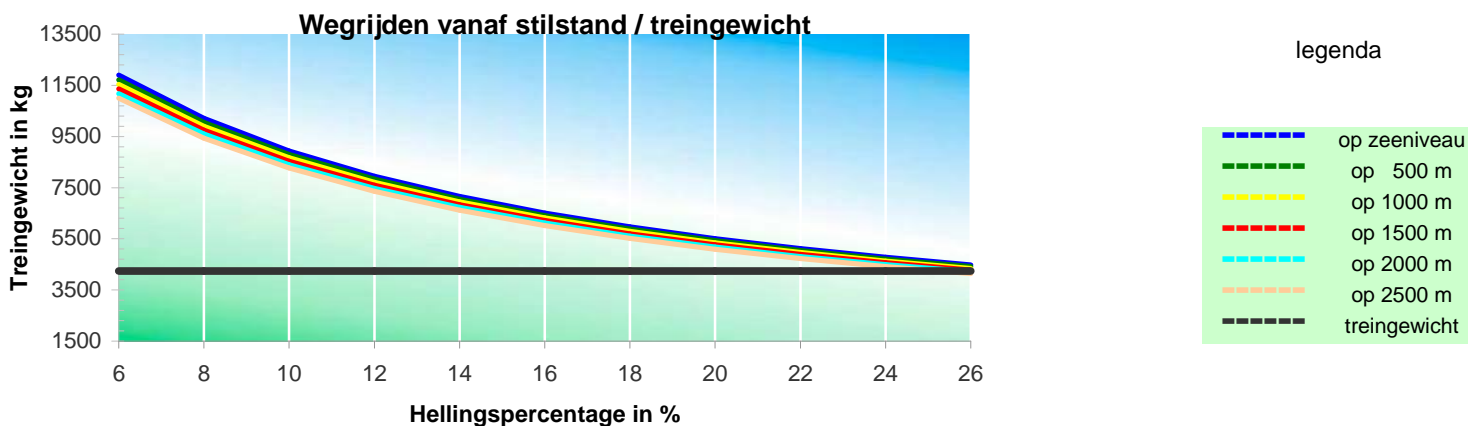
-----	1e versnelling
-----	2e versnelling

Deze grafiek geeft een beeld met welke snelheid een bepaalde helling genomen kan worden in de eerste en ev. tweede versnelling zonder hulp van de koppelmvormer van de automaat. Dat is niet helemaal reëel, want die omvormer zal altijd wat slippen in de lagere versnellingen en zeker bij heel lage snelheden. U ziet nu ook dat deze percentages (meestal) lager zijn dan in het tabelletje hierboven (met die 26,2% op 1500 meter hoogte, weggrijden vanuit stilstand). Dat zijn dan ook nogal theoretische waarden, want de vloeistof wordt tijdens die 'omvormerslip' zo heet dat schade gegarandeerd is. U 'blijft weggrijden' en krijgt geen gang. Die (overmatige) omvormerslip moet u dan ook zo veel mogelijk voorkomen door gang te maken. Uitgangspunt is 80% volgas op een hoogte van 1500 meter. Voorbij het hoogste punt ligt uw ideale snelheid bergop. Dan heeft u 'maximale trekkracht'.

De zwarte lijn stelt een helling van 17% voor. Dus ongeveer 1:6. Deze meestal korte klimmetjes komen vaker voor dan u denkt.



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



In deze grafiek stelt de horizontale rechte zwarte streep het treingewicht voor ofwel de totale massa van de combinatie. Daar waar deze lijn de gekleurde bogen snijdt is op de x-as het percentage af te lezen waarop deze Renault samen met de Eriba Nova/Moving 680 nog weg kunnen komen vanuit stilstand. Door de zwarte lijn te verschuiven is direct te zien wat de gevolgen zijn van bijvoorbeeld een zwaardere caravan. Op grotere hoogten kampen atmosferische motoren met vermogensverlies, vandaar de verschillend gekleurde curves. Turbo(diesels) hebben daar minder last van.

Koppel, trekkracht, draaimoment

Maximale trekkracht (koppel) is beschikbaar:

in de 1e versn. va. 18	km/u
in de 2e versn. va. 29	km/u
in de 3e versn. va. 44	km/u
in de 4e versn. va. 65	km/u
in de 5e versn. va. 84	km/u

Een nadere bestudering van het hoogste koppel (ook wel draaimoment of trekkracht genoemd) herberekend naar de bijbehorende snelheden per versnelling mag op het oog veel duidelijk maken.... Aan de hand van de tabel hiernaast is het mogelijk met een viltstift streepjes te zetten op de snelheidsmeter. Niet echt zinvol. De toerenteller is hier het geëigende instrument voor. De kruk van de motor levert dezelfde maximum trekkracht (320 Newtonmeter) - in elke versnelling - vanaf 1750 toeren per minuut. Toch is dat draaimoment (in Newtonmeters)

aan de kruk niet even groot als de kracht (in Newton) aan de wielen. De tandwielen in de versnellingsbak en ook de rolomtrek van de banden reduceren die kracht. We krijgen er snelheid voor in de plaats. Wordt de kracht te gering - bergop bijvoorbeeld - schakelen we terug. Ten koste van de snelheid neemt de kracht weer toe. Zo kan een korte overbrenging een zwakke motor toch enorm sterk maken.

Voor een beter begrip van wat een transmissie 'doet' met de kracht kan deze tabel dienen. De 1e versn. is 100%. Terreinwagens hebben vaak een 'lage gearing' van bijvoorbeeld 2:1. Dat betekent (in de 1e versn.) een toename van de trekkracht tot 200%!

(Voor de duidelijkheid zijn de effecten van de koppelvormer van de automatische transmissie even buiten beschouwing gelaten.)

de krachtsverhoudingen tussen de versnellingen

de maximale trekkracht in de 2e versnelling is 63% van die in de 1e versnelling
 de maximale trekkracht in de 3e versnelling is 41% van die in de 1e versnelling
 de maximale trekkracht in de 4e versnelling is 28% van die in de 1e versnelling
 de maximale trekkracht in de 5e versnelling is 21% van die in de 1e versnelling

Toerenval

Het kan soms hinderlijk zijn dat zodra er doorgeschakeld is de trekkracht in de volgende versnelling niet voldoende blijkt te zijn om de snelheid weer goed op te pakken. Vooral bergop kan dat fenomeen de caravanner parten spelen. Het is afhankelijk van hoe de fabrikant de overbrengingen heeft 'gestoken'. Soms is er sprake van een 'gat' en dat betekent dat u erg ver door moet trekken. Het maximumtoerental van deze Renault ligt een 12% (geschat) boven de 4000, terwijl de maximale trekkracht (koppel) vrijkomt vanaf 1750 toeren/min. Om die toerenval op te vangen moet u zover doortrekken, dat incl. de snelheidsvermindering die optreedt tijdens het schakelen - eigenlijk alleen bergop - de volgende versnelling minstens zorgt voor dat toerental van 1750.



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680

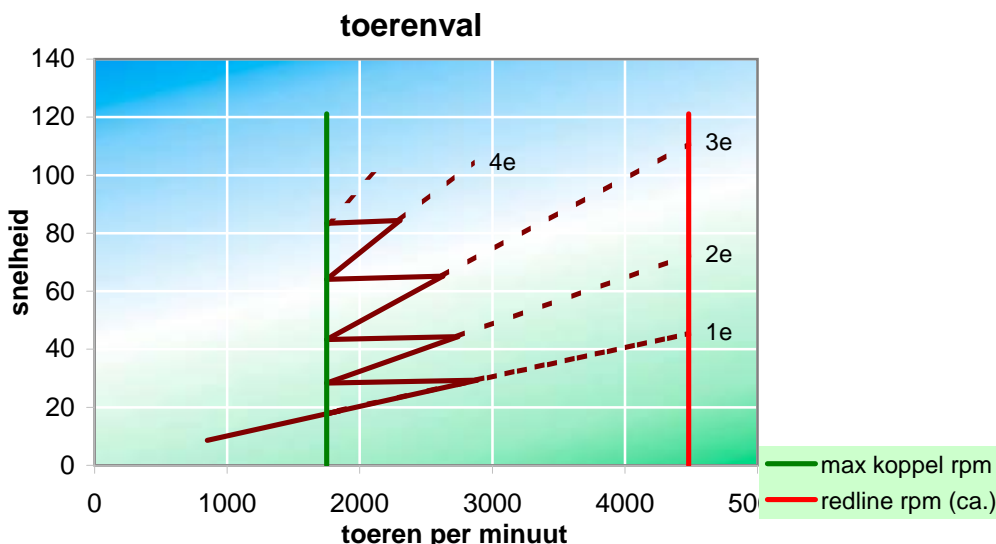


Bij deze Espace IV Fase II is het verstandig onder die omstandigheden wanneer u maximale trekkracht nodig heeft in de 1e versnelling door te trekken tot minimaal 2890 rpm. Maar het maximum ligt op ca. 4480...

Enfin, de bijbehorende snelheid is daarna genoemd en de toerenval ook. Trekt u daarna op in de volgende versnelling, dan zou er idealiter minimaal 1750 op de toerenteller moeten verschijnen. In de grafiek op pagina 11 kunt u deze zaken ook traceren, als u een beetje om kunt gaan met 'loodlijnen'.

	doortrekken in 1e versn. tot:	2890 rpm	(31 km/u)	Toerenval naar 2e	1040 rpm
Het nadeel van een	doortrekken in 2e versn. tot:	2740 rpm	(46 km/u)	Toerenval naar 3e	930 rpm
'versnellingsgat' is vooral	doortrekken in 3e versn. tot:	2630 rpm	(67 km/u)	Toerenval naar 4e	840 rpm
merkbaar op steilere hellingen.	doortrekken in 4e versn. tot:	2310 rpm	(86 km/u)	Toerenval naar 5e	530 rpm

Is maximale acceleratie gewenst, dan is het aan te raden dóór te trekken tot bijna aan de 'redline'. Dat is tóch sneller dan weer oppakken vanaf max. koppel toerental.



Conclusie rijden in de bergen (Let op: percentages zijn absolute maxima en DUS niet aan te raden)

Het wegrijden vanaf stilstand op een helling kan soms een crime zijn. Het is dan ook verstandig niet stil te vallen en zo veel mogelijk te blijven rijden met een gunstig toerental. Bij deze Renault is dat vanaf 1750 rpm en dat komt overeen met 18 km/u in de eerste versnelling. De helling die vanaf die snelheid nog net bedwongen kan worden - op 1500 m hoogte - is 24% en dat waarden we als 'zeer goed'. De snelheid daarbij kan in feite niet laag genoeg zijn en die beschouwen we dan ook als 'zeer goed'. Zakt de snelheid onverhoopt tot ca. 15 km/u dan is oppakken waarschijnlijk nog net mogelijk vanaf 21% op 1500 m hoogte en 20% op 2500 m hoogte. De kwalificatie daarvoor typeren we als 'redelijk tot goed' resp. 'redelijk tot goed'.

Wanneer een afdalende tegenligger het u moeilijk maakt e/o de weg te smal is kan deze combinatie op 1500 m hoogte naar verwachting nog net weggkomen - mits er voldoende grip is - op een helling van zo'n 26%. Op 2500 m wordt dat (iets) lastiger: 25%. We waarden dit als 'uitstekend' resp. 'uitstekend'. De meeste (...) op doorgaande wegen gelegen bergpassen zullen zelden de 12% te boven gaan. Als referentie is het handig om te weten dat deze combinatie op 12% 55 km/u haalt (plankgas) in de 2e versnelling.

Schijnbare tegenstellingen in bovenstaande conclusie zijn terug te voeren op de eigenschappen van de automaat. Zie daarvoor de tekst onder de kop op blad 8. Let op: kans op oververhitting van de automaat bij genoemde wegrijpercentages!!



De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680

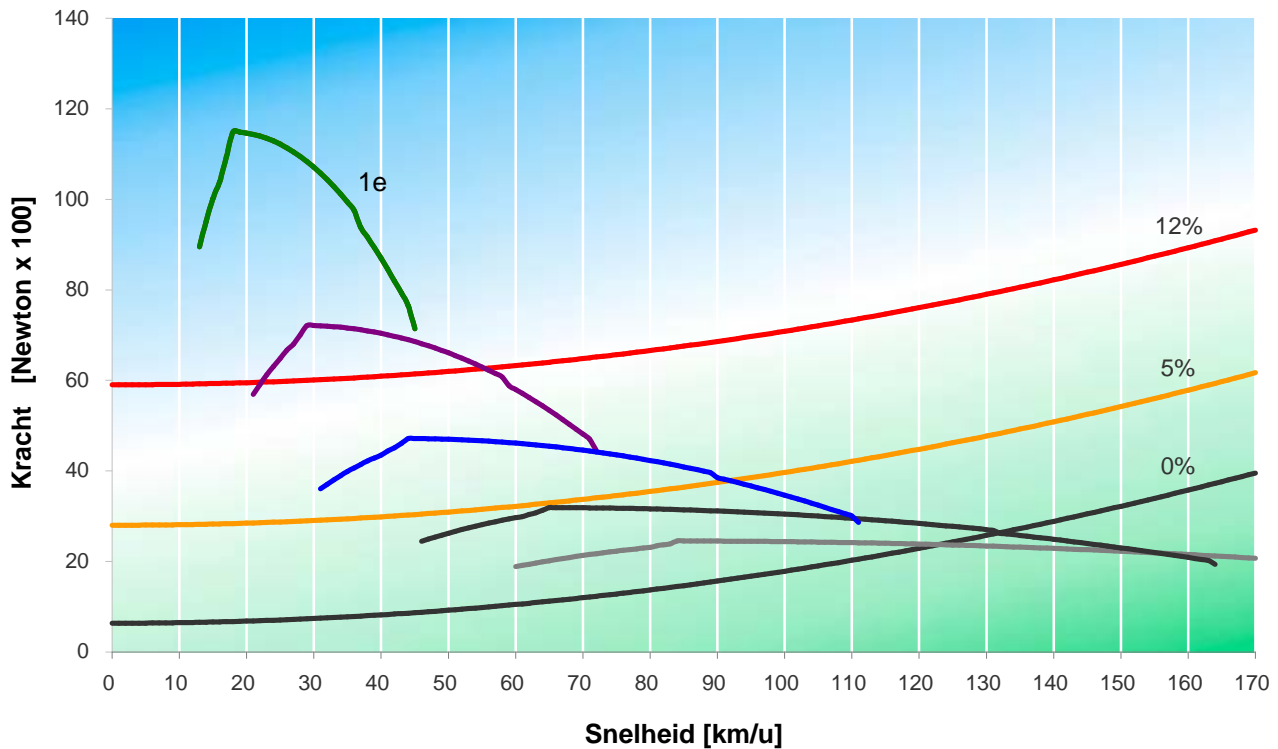


Prestatie- en trekkrachtgrafiek

Op deze pagina treft u de Prestatie- en trekkrachtgrafiek aan. Hieruit is veel af te leiden. Elke versnelling wordt weergegeven als een 'kromme'. De 1e is groen, de 2e paars enz. Op de X-as wordt de bijbehorende snelheid aangegeven. De bogen (curven) beginnen bij ca. 1250 rpm. Daarna lopen ze op omdat de trekkracht toeneemt. Na de piek (maximum trekkracht) dalen ze weer. De curven stoppen abrupt wanneer het max. toerental is bereikt. Er moet doorgeschakeld worden, als je wilt of kunt versnellen tenminste... Of dat kan hangt af van de luchtweerstand en de stijging van de weg. De rode lijn is 12 % (pittige Alpenwegen of plotselinge puisten elders), oranje is 5 % (steilste stukken snelweg Ardennen / Sauerland) en zwart is vlakke weg. Dat alles bij windstil weer!!

legenda	De drie naar rechts omhoog lopende % lijnen		Prestatiecurves boven de % lijnen? Prima!	
		12% helling op 1000 m		1e versn.
		5% helling op 500 m		2e versn.
		vlakke weg op 0 m		3e versn.
				4e versn.
				5e versn.

Prestatie- en trekkrachtgrafiek





De Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.) als trekauto van de Eriba Nova/Moving 680



Bij de berekeningen toegepaste technische gegevens..... Deze kunnen afwijken van uw opgave!!
Bent u het niet eens met die eventuele wijzigingen? Graag uw reactie naar: info@caravantrekker.nl

merk en model trekauto

modeljaar	2006
type motor	turbodiesel
max. vermogen	102 kW [139 pk]
bij toerental	4000 rpm
max. koppel	320 Nm
bij toerental vanaf	1750 rpm
tot . . .	1750 rpm
bandenmaat	225 / 55 x 17
overbrenging 1e versn.	4,685
overbrenging 2e versn.	2,942
overbrenging 3e versn.	1,923
overbrenging 4e versn.	1,301
overbrenging 5e versn.	1,000
eindoverbrenging	2,606
terreinreductie (lage gearing)	nee
reductie hoge gearing	nee of 1:1 automatisch

Renault Espace IV Fase II 2.2 dCi FAP (aut.)

caravan	Eriba Nova/Moving 680
breedte caravan	2,4 m
hoogte caravan	2,62 m
gewicht beladen caravan	1900 kg
maximum gewicht caravan	2000 kg
verh. beladen caravan / auto	81%
kenteken- / leeggewicht auto	1785 kg
belading (incl. trekhaak e.d.)	560 kg
max. autogewicht (GVW)	2590 kg
auto te zwaar?	nee
max. toegestaan trekgewicht	2000 kg
trekgewicht te hoog?	nee
treingewicht	4245 kg
* max. treingewicht (GTW)	4150 kg
treingewicht te hoog?	95 kg!!

* (op typeplaatje auto)

Controlemiddelen

De berekende snelheden zijn erg afhankelijk van de exacte luchtweerstand van de combinatie. Ervaringscijfers (ook van u!) liggen hieraan ten grondslag. Berekend zijn échte kilometers; snelheidsmeters wijken altijd af - wettelijk verplicht - vaak 5 à 10%.

Snelheidsmeter ijken

Meter op 100 km/u fixeren. Gedurende 1 min. hectometerpaaltjes tellen. 1550 meter afgelegd? $1550 \times 60 / 1000 = 93 \text{ km/u}$. Afwijking 7%.

Stel de afgelegde afstand is:

1450 m	1500 m	1550 m	1600 m
87 km/u	90 km/u	93 km/u	96 km/u

Dan is 100 'echte' km/u op de teller:

115 km/u	111 km/u	107,5 km/u	104 km/u
----------	----------	------------	----------

De Toerentellertruc *

Voor een goede berekening zijn correcte versnellingsbakoverbrengingen essentieel!! Een methode om die te controleren: fixeër de toerenteller op 2.500 rpm. Onderstaande snelheden zouden dan afgelezen moeten worden. Let op: dit zijn échte kilometers!

1e versn.	2e versn.	3e versn.	4e versn.	5e versn.
26	41	62	92	120 km/u

U kunt met bovenstaande cijfertjes heel makkelijk uitrekenen hoeveel toeren de motor maakt bij een bepaalde snelheid. Hou altijd in het oog dat deze auto maximale trekkracht levert vanaf 1750 rpm. U deelt de snelheid van uw keuze door een van bovengenoemde snelheden en vermenigvuldigd die met 2500.

* Onze database bevat verzamelde informatie uit velerlei bronnen. Helaas zijn die bronnen niet altijd even betrouwbaar. Vooral versnellingsbakoverbrengingen - die essentieel zijn voor de berekeningen - zijn vaak het stiefkindje. U doet uzelf en ons een groot genoegen bovenstaande trucs eens op een rustige snelweg toe te passen. Bijkomend voordeel: u weet dan precies hoe snel u kunt rijden om 'prenten' te voorkomen! Mailt u ons bij een serieuze afwijking? Een herzien Trekkcrachtrapport is vanzelfsprekend.