



De Renault Scénic II 1.9 dCi als caravantrekker

- 1 -

Op basis van de technische gegevens van deze bij de Trekauto van het Jaar 2004 geselecteerde combinatie vindt u hieronder een (theoretische) berekening van de trekkracht-prestaties van de Renault Scénic II 1.9 dCi. Aangezien van bepaalde algemene aannames wordt uitgegaan zijn verschillen met de praktijk altijd mogelijk. Zie de toelichting op:

www.caravantrekker.nl

De combinatie

De Renault Scénic II 1.9 dCi heeft een beladen gewicht van 1800 kg. Daarmee bent u van plan een Eriba Swing 465 met een beladen gewicht van 1300 kg te trekken. Het totaal treingewicht komt daarmee op 3100 kg. Het wettelijk toegestaan maximaal trekgewicht van de auto is 1300 kg, mits binnen de ev. treingewichtslimiet. (Zie tabel op pagina 7 voor details)

De ANWB adviseert - vanwege het overwicht dat de trekauto dan heeft - het beladen gewicht van de caravan te beperken tot 75 à 80% van het beladen gewicht van de auto. Deze combinatie heeft een gewichtsverhouding van 72%.

U heeft aan rijbewijs B voldoende om met deze combinatie te mogen rijden.

Algemene conclusie

Onze conclusie voor deze trekauto is dat de Eriba Swing 465 vanwege bovengenoemd overwicht - nuttig onder kritische omstandigheden - er prima bij past en dat de motorische eigenschappen voor voldoende tot goede prestaties zorgen. De combinatie blinkt naar verwachting vooral uit op de volgende onderdelen: ▲ het wegrijden vanuit stilstand op steile hellingen. ▲ het rijden op steile berghellingen. Echt slecht scoren doet de combinatie op geen enkel onderdeel!

De **trekkersscore** (zie de toelichting op www.trekauto.nl) voor deze combinatie:



Prestaties bij het rijden in de verschillende versnellingen op de vlakke weg (ook bij tegenwind)

Acceleratie*

Naast de harde cijfertjes kunt u in deze tabel een indruk krijgen of je je 't schompes moet schakelen om de gang er in te houden of dat de combinatie daarentegen schakellui te rijden is...

sneldheidsbereik	solo	combinatie	typering	acceleratie
0 - 80 km/u	7,9 s.	15,0 s.		pittig
0 - 100 km/u	11,3 s.	24,6 s.		pittig
0 - 120 km/u	16,4 s.	55,8 s.		niet zo vlot
70 - 90 km/u	3,3 s.	7,4 s.		pittig
idem (6e versn.)	8,3 s.	-		niet mogelijk
idem (5e versn.)	5,0 s.	15,6 s.		niet zo vlot
idem (4e versn.)	3,4 s.	8,8 s.		redelijk vlot
idem (3e versn.)	2,8 s.	6,9 s.		pittig
50 - 100 km/u	7,3 s.	17,4 s.		redelijk vlot
idem (6e versn.)	23,2 s.	-		niet mogelijk
idem (5e versn.)	14,1 s.	44,5 s.		traag
idem (4e versn.)	8,9 s.	23,0 s.		bedaad
idem (3e versn.)	7,1 s.	18,0 s.		redelijk vlot
80 - 120 km/u	8,5 s.	40,8 s.		traag
80 - 120 km/u (3e versn.)	-	-		niet mogelijk

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 volgende pagina)

Het vermogen bij 90 km is:

in de 4e versnelling	79 kW	(107 pk)
in de 5e versnelling	64 kW	(87 pk)
in de 6e versnelling	47 kW	(64 pk)

Benodigd vermogen om de rijweerstand bij 90 km/u te overbruggen:

40 kW (54 pk)

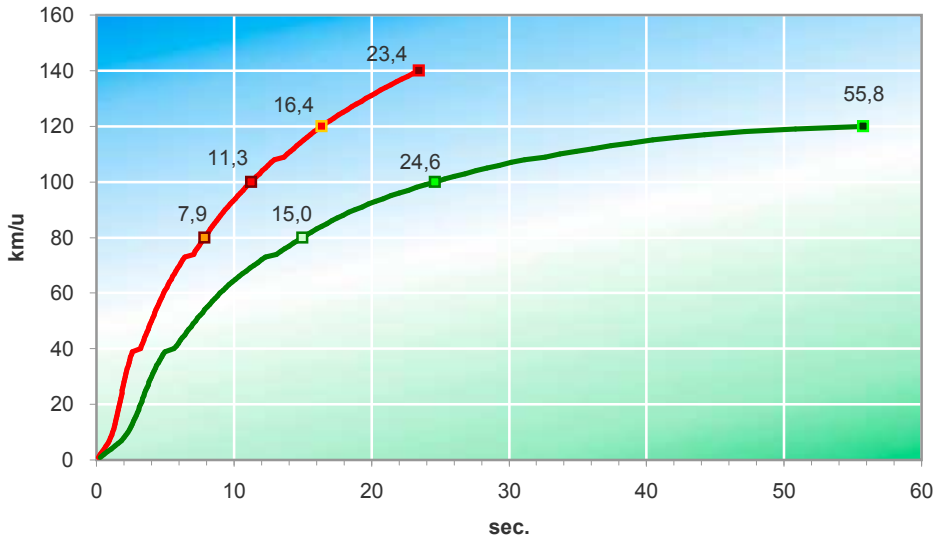
* de berekende acceleratiecijfers zijn indicatief, doch redelijk overeenkomend met de realiteit... Waarde hebben ze vooral ter beoordeling van het relatieve verschil t.o.v. de solo-waarden en t.o.v. andere berekeningen met andere combinaties resp. massa's.

De Renault Scénic II 1.9 dCi
als caravantrekker

- 2 -



acceleratie



- 0 - 80 km/u (solo)
- 0 - 100 km/u (solo)
- 0 - 120 km/u (solo)
- 0 - 140 km/u (solo)
- 0 - 80 km/u (comb.)
- 0 - 100 km/u (comb.)
- 0 - 120 km/u (comb.)

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:

	5e versn.	6e versn.
70 km/u	ja	nee
80 km/u	ja	ja
90 km/u	ja	ja
100 km/u	ja	ja
110 km/u	ja	soms
120 km/u	soms	nee
130 km/u	nee	nee

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

	4e versn.	5e versn.	6e versn.
70 km/u	ja	ja	nee
80 km/u	ja	ja	nee
90 km/u	ja	ja	nee
100 km/u	ja	soms	nee
110 km/u	soms	nee	nee
120 km/u	nee	nee	nee
130 km/u	nee	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...

	windstil	windkracht 3	windkracht 5	rugwind kracht 2	
Topsnelheid in de 3e versnelling	108 *	106 *	99	108 *	km/u
Topsnelheid in de 4e versnelling	122	115	103	127	km/u
Topsnelheid in de 5e versnelling	121	108	91	129	km/u
Topsnelheid in de 6e versnelling	111	86	terugschakelen	120	km/u

(eventueel rood geduide snelheden: misschien beter terugschakelen) * ca. maximum toerental



De Renault Scénic II 1.9 dCi als caravantrekker

- 3 -

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 de achterkant van de auto schuiner is. Wat betekent dat nu allemaal?

De Eriba Swing 465 heeft een met 'matig' aangeduide stroomlijn. De breedte is 2,3 meter en de hoogte is 2,62 m. In combinatie met de Renault Scénic 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 caravan?

opgegeven breedte van 2,3 mtr. voor de Eriba Swing 465 en een stroomlijn getypeerd als:	matig	zeer goed	slecht	gemiddeld	
Topsnelheid in de 3e versnelling	108 *	108 *	108 *	108 *	km/u
Topsnelheid in de 4e versnelling	122	128	120	124	km/u
Topsnelheid in de 5e versnelling	121	130	118	124	km/u
Topsnelheid in de 6e versnelling	111	122	108	114	km/u

* ca. maximum toerental

afwijkende caravanbreedte (2,5 meter) en een stroomlijn getypeerd als:

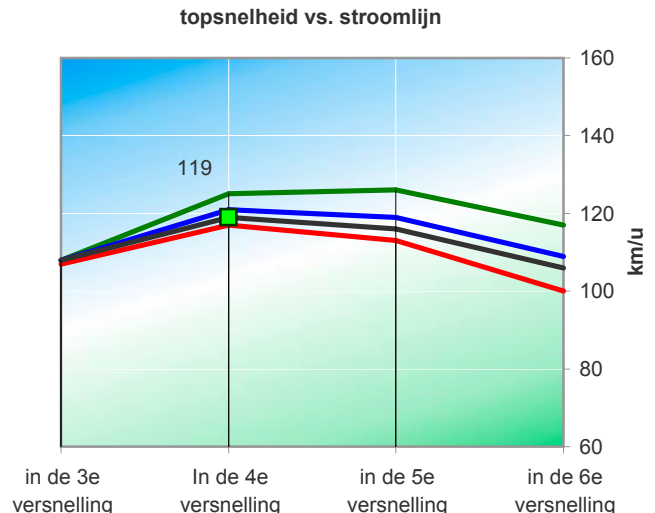
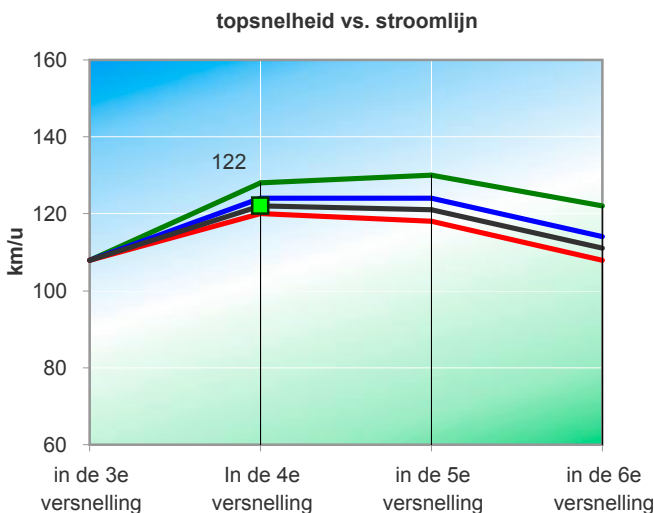
	matig	zeer goed	slecht	gemiddeld	
Topsnelheid in de 3e versnelling	108 *	108 *	107 *	108 *	km/u
Topsnelheid in de 4e versnelling	119	125	117	121	km/u
Topsnelheid in de 5e versnelling	116	126	113	119	km/u
Topsnelheid in de 6e versnelling	106	117	100	109	km/u

(eventueel rood geduide snelheden: misschien beter terugschakelen)

* ca. maximum toerental

*** Een onnauwkeurigheid in de luchtweerstand van 10% geeft een marge in de topsnelheid in de 4e versnelling van 4 km/u, in de 5e versnelling van 5 km/u en in de 6e versnelling van 6 km/u.**

de voorgaande twee tabellen weergegeven in grafiekvorm



gebaseerd op de breedte (2,3 m) van de Eriba Swing 465...

de Eriba Swing 465 typeren we als een 'matig' gestroomlijnde caravan en wordt weergegeven met de zwarte lijn. Het groene markeringspunt is de hoogste snelheid.

legenda

-----	zeer goede stroomlijn
-----	gemiddelde stroomlijn
-----	slechte stroomlijn
-----	matige stroomlijn



De Renault Scénic II 1.9 dCi als caravantrekker

- 4 -

Het belang van hogere topsnelheden

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 autobaanhellingen die snelheid vast te houden. Goede trekauto's kunnen daar natuurlijk ook mee overweg. Veelal dient er teruggeschakeld worden, maar daar dient dat stangetje voor tenslotte... Eén van de steilste stukken - 5% maximaal - is de klim voorbij Luik. Of en hoe hard dat lukt met aangehaakte Eriba Swing 465 wordt hiernaast duidelijk.

Op een 5% helling kan gebruik gemaakt worden van de:	3e versn.	4e versn.	5e versn.
40 km/u	ja	n.v.t.	n.v.t.
50 km/u	ja	ja	n.v.t.
60 km/u	ja	ja	n.v.t.
70 km/u	ja	ja	nee
80 km/u	ja	ja	nee
90 km/u	ja	ja	nee
100 km/u	nee	nee	nee

snelheden zijn afgerond naar beneden

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

93 km/u in de 3e versn.
91 km/u in de 4e versn.
73 km/u in de 2e versn.

De Renault heeft meer versnellingen, maar daarin is de trekkracht helaas te gering. Een nadere bestudering van de laatste grafiek (zie blad 7) maakt alles duidelijk....

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 7,8. Vervolgens waarden we de souplesse*, waarbij we de hoogste versnelling buiten beschouwing laten. Bij een vijfbak waarden we aldus de 2e en vooral de 3e en 4e versnelling in de tussenacceleraties 50 - 100 en 70 - 90 km/u. De combinatie Renault Scénic II 1.9 dCi en Eriba Swing 465 krijgt voor souplesse bij tussenacceleraties het rapportcijfer 6,2. Toch één enkel samengevat cijfer voor de acceleratie? Dan wordt het een 7,3.

Acceleratiescore met als max. criterium 100 km/u	acceleratie	souplesse	totaal
	7,8	6,2	7,3

* 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 Swing 465 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 6,7. Souplesse: 6,2 en gemiddelde totaalscore: 6,3. 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
	6,7	6,2	6,3

Top- en kruissnelheid. Gebruik versnellingen. Tegenwind

Ook de hoogste versnelling is normaal gesproken redelijk bruikbaar, maar wilt u 100+ blijven rijden (in België of Frankrijk...) dan moeten de omstandigheden niet teveel tegenzitten (tegenwind!!). Maar er valt naar verwachting goed te leven met het toegenomen motorgeluid in de 5e versnelling.

De Renault Scénic II 1.9 dCi als caravantrekker

- 5 -



Prestaties bij het rijden in de bergen (ook wegrijden vanuit stilstand)

In onderstaande berekening ziet u op welke hellingen de Renault Scénic 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 wegrijden 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. Om weg te komen op deze categorie steile hellingen is het raadzaam flink gas te geven en weg te rijden met spinnende wielen om de koppeling te sparen. Is er voldoende snelheid laat het gaspedaal dan langzaam opkomen, totdat er weer grip is aan de wielen. Maar let op. Pas (of al) bij een snelheid van 19 km/u (inschatten, want de meter schiet omhoog - wielspin) is er maximale trekkracht. Lukt wielspin niet (bij een achterwielaangedreven auto bijvoorbeeld) dan is uitsluitend de sterkte van de koppeling bepalend.

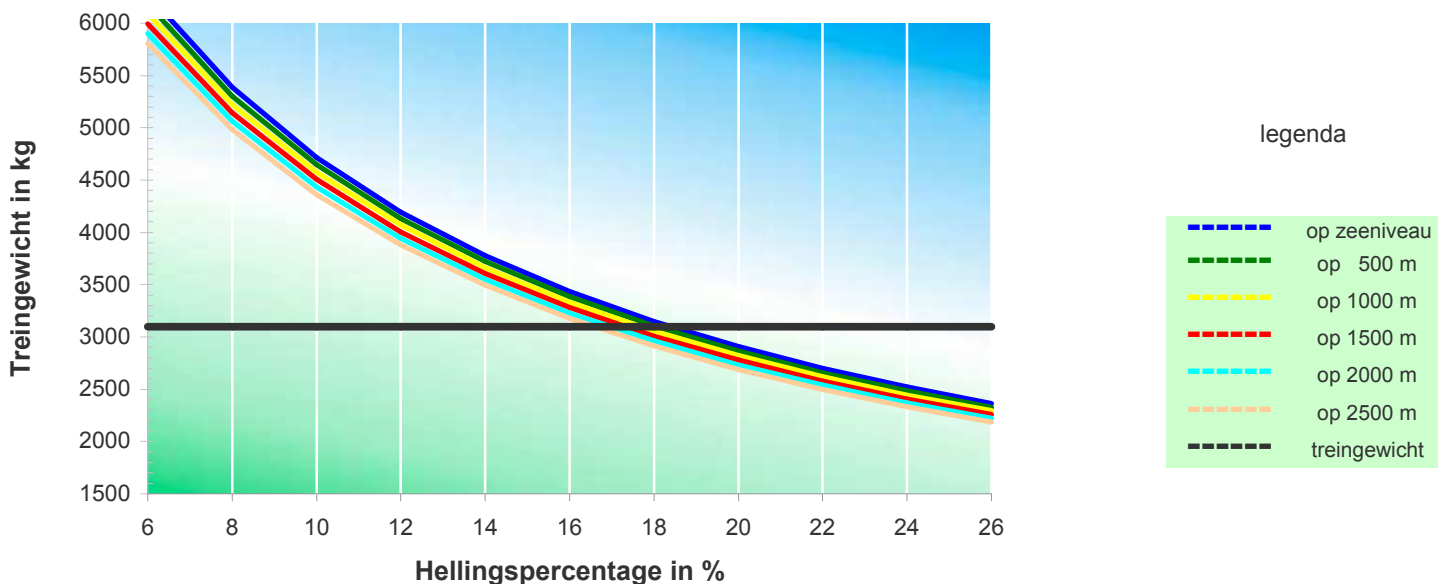
Op de hieronder vermelde hellingen kan er vanuit stilstand nog net weggereden worden uitgaande van het treingewicht van 3100 kg.

Rijdt u eenmaal tussen de 20 en 50 km/u dan zijn hellingen mogelijk van: 1e versn. 2e versn.

op 0 m hoogte	18,4%
op 500 m hoogte	18,0%
op 1000 m hoogte	17,6%
op 1500 m hoogte	17,3%
op 2000 m hoogte	16,9%
op 2500 m hoogte	16,5%

op 0 m hoogte	36,9%	12,4%
op 500 m hoogte	36,3%	12,2%
op 1000 m hoogte	35,8%	12,0%
op 1500 m hoogte	35,2%	11,8%
op 2000 m hoogte	34,7%	11,7%
op 2500 m hoogte	34,1%	11,5%

Rijdt u eenmaal ... (in de 1e versn.) minstens 19 km/u (2000 rpm) dan is een helling van maximaal 35,7% mogelijk. [Op 1500 m]
In de 2e versnelling moet de snelheid minstens 34 km/u zijn op een helling van maximaal 18,2%.



In de 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 Swing 465 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.



De Renault Scénic II 1.9 dCi als caravantrekker

- 6 -

Koppel, trekkracht, draaimoment

Maximale trekkracht (koppel) is beschikbaar:

in de 1e versn. va. 19	km/u
in de 2e versn. va. 34	km/u
in de 3e versn. va. 50	km/u
in de 4e versn. va. 66	km/u
in de 5e versn. va. 85	km/u
in de 6e versn. va. 103	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 krukas van de motor levert dezelfde maximum trekkracht (300 Newtonmeter) - in elke versnelling - vanaf 2000 toeren per minuut.

Toch is dat draaimoment (in Newtonmeters) aan de krukas 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.

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%!

de krachtsverhoudingen tussen de versnellingen

de maximale trekkracht in de 2e versnelling is 54% van die in de 1e versnelling
de maximale trekkracht in de 3e versnelling is 37% 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
de maximale trekkracht in de 6e versnelling is 18% van die in de 1e versnelling

Conclusie rijden in de bergen

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 2000 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 35% en dat waarden we als 'uitstekend'. 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 nog net mogelijk vanaf 30% op 1500 m hoogte en 29% op 2500 m hoogte. De kwalificatie daarvoor typeren we als 'uitstekend' resp. 'zeer 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 weggelopen op een helling van zo'n 17%. Op 2500 m wordt dat (iets) lastiger: 16,5%. We waarden dit als 'redelijk tot goed' resp. 'redelijk tot goed'. 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% 62 km/u haalt in de 2e versnelling.

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 iken

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: fixeer de toerenteller op 2.500 rpm. Onderstaande snelheden zouden dan afgelezen moeten worden. Let op: dit zijn échte kilometers!

2e versn.	3e versn.	4e versn.	5e versn.	6e versn.
42	62	82	106	129 km/u

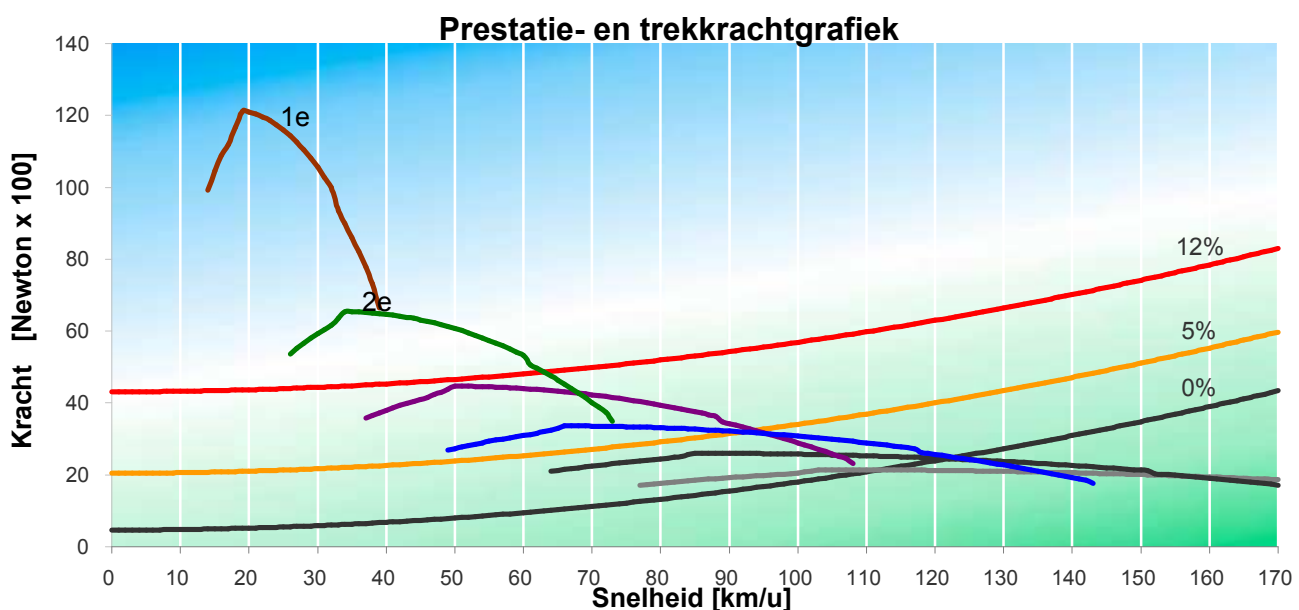
De Renault Scénic II 1.9 dCi als caravantrekker

- 7 -



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 bruin, de 2e groen enz. Op de X-as wordt de bijbehorende snelheid aangegeven. De bogen (curven) beginnen bij ca. 1500 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.	---	4e versn.
	---	5% helling op 500 m	---	2e versn.	---	5e versn.
---	vlakke weg op 0 m	---	3e versn.	---	6e versn.	



Bij de berekeningen toegepaste technische gegevens.....
Bent u het er niet mee eens? Graag uw reactie naar:

info@caravantrekker.nl

merk en model trekauto	
modeljaar	2004
type motor	turbodiesel
max. vermogen	88 kW [120 pk]
bij toerental	4000 rpm
max. koppel	300 Nm
bij toerental vanaf	2000 rpm
tot . . .	2000 rpm
bandenmaat	205 / 60 x 16
overbrenging 1e versn.	13,170
overbrenging 2e versn.	7,100
overbrenging 3e versn.	4,850
overbrenging 4e versn.	3,650
overbrenging 5e versn.	2,825
overbrenging 6e versn.	2,328
eindoverbrenging	1,000
terreinreductie (lage gearing)	nee
reductie hoge gearing	nee of 1:1
type versnelling	handgeschakeld

Renault Scénic II 1.9 dCi	
caravan	Eriba Swing 465
breedte caravan	2,3 m
hoogte caravan	2,62 m
gewicht beladen caravan	1300 kg
maximum gewicht caravan	1350 kg
verhouding caravan / auto	72%
(kenteken-) / leeggewicht auto	1430/1550 kg
belading (incl. trekhaak e.d.)	250 kg
max. autogewicht (GVW)	2010 kg
auto te zwaar?	nee
max. toegestaan trekgewicht	1300 kg
trekgewicht te hoog?	nee
treingewicht	3100 kg
* max. treingewicht (GTW)	3000 kg
treingewicht te hoog?	100 kg!!
* (op typeplaatje auto)	

