

Multitest transporters: Handige zelfrijdende kruiers

Met een transporter rij je zo vanaf het erf de weide in; haal je een kalf naar huis en controleer je de pinken. Vijf van deze eigentijdse kruiers voelden we aan de tand: drie diesels, één op benzine en één elektrische. De verschillen in prijs en prestatie blijken groot.

Tekst: Henk Beunk – Foto's: Henk Beunk en Gertjan Zevenbergen

Een transporter past bij werkkleding en vuile schoenen. Hij kan tegen water en is zo weer schoon. Met 40 km/h overbrug je snel korte afstanden. Een voorruit en een dak zijn daarbij wel gewenst; dan blijf je bij regen droog en bij kou op temperatuur. Een deur moet er bij voorkeur niet in, ook geen halve, zoals bij de Yamaha. Dat vertraagt de laagdrempelige in- en uitstap. Bij de andere vier laat je je zo van de stoel zakken en sta je weer met beide benen op de grond. De New Holland is de enige waarbij je bij de instap iets omhoog moet. De geveerde bestuurdersstoel voegt daar nog wat centimeters aan toe. Ook de Kioti heeft zo'n geveerde stoel. De rijder zit bij alle vijf ongeveerd. De wielen bewegen echter zodanig soepel, dat het rijcomfort sowieso goed is. Leefruimte in de 'cabine' is er het meest bij de New Holland. Ook bij de op- en afstap biedt de Rustler veel ruimte. De minste instapbreedte is er bij de Bobcat. In de relatief kleine FM en Yamaha zit je vrij dicht op het stuur en een wat langer persoon kan onvoldoende met de stoel naar achteren. De Kioti biedt als enige plaats aan drie personen. Verder moet iedereen zo met een transporter weg kunnen. De FM en de New Holland voldoen daaraan het best. De verschillen in het zicht rondom komen van het frame om de voorruit; dat neemt zicht weg, vooral rechtsvoor. Verschillen zijn er ook in het zicht naar achteren: heb je daar toevallig framework in het blikveld, zoals bij de Bobcat, of is het open zoals bij de New Holland. Kuipstoelen zitten goed, maar zijn niet bevorderlijk voor het achter-

omkijken. Buitenspiegels zijn een must; bij de Yamaha misten we die. Bij de Bobcat gaat een deel van het zicht via de rechter-spiegel verloren achter het frame. De elektrische FM is 'stationair' het stilst: je hoort hem dan simpelweg niet. De Kioti is vrij rumoerig. Op topsnelheid zijn ze door banden- en windgeruis allemaal rumoerig.

Goed vasthouden

De chauffeur heeft het stuur in handen en is dus voorbereid op bochten en oneffenheden. De rijder is daar minder op bedacht en moet houvast hebben, meestal via een handgreep aan de voorstijl. De Yamaha heeft links van de rijdersstoel ook een handgreep en nog één in het dak. Met zijn felle benzinemotor is deze Rhino meer dan de anderen afgestemd op sportief terreinrijden. De FM heeft ook zo'n handgreep in het dak, evenals de New Holland, die een handgreep rechtsvoor mist. Bij de New Holland en de Bobcat is het stuurwiel verstelbaar; de Bobcat heeft als enige stuurbekrachtiging. De Kioti vraagt ruim 3,5 stuuromwentelingen van de ene uiterste stand in de andere. Bij de FM zijn dat er maar 2,5. Dat komt het idee van wendbaarheid ten goede. Dat het gevoel je kan bedriegen, blijkt bij de draaicirkel: bij de Kioti is die met 7,95 m op 2WD het kleinst. De FM en de New Holland hebben de mooiste stuurtoetsen: dat straalt sportiviteit uit. Daar koop je niets voor, maar het oog wil ook wat. De elektrische FM doet het met alleen achterwielaandrijving. Wil je gewichtige zaken verplaatsen of een aanhanger trekken, dan is 4WD wel een voorwaarde.

Heeft één van de wielen de neiging door te slaan, dan helpt een sperdifferentieel. Ook op taluds is dat noodzakelijk. De Rustler heeft als enige rondom evengrote banden. De Yamaha heeft de meeste bodemvrijheid. Alle vijf machines stonden omwille van de vergelijkbaarheid op een bandenspanning van 1,0 bar voor en 1,5 bar achter. Met z'n felle benzinemotor en slechts 580 kg gewicht zit de Yamaha in 3,5 seconden op 30 km/h. De Kioti neemt daar 7 seconden voor. Ook dat voelt nog snel. Wij reden ook met een tandemaanhangar van 560 kg met daarop een gewicht van 900 kg. Alle vijf konden met die 1.460 kg beter overweg dan verwacht, maar de Kioti deed dat met zijn hoge eigen gewicht, ondanks noppenbanden, het beste. Ook de Bobcat en de New Holland gaven die anderhalve ton trekgewicht goed partij. De New Holland is de hoogste van het stel en de Kioti de breedste. Qua onderhoud vraagt de FM de minste aandacht: er is maar één oliereservoir. De anderen hebben er minimaal vier. De Yamaha maakt technisch de meest professionele indruk. Bij deze Rhino moet je vooral van rijplezier houden. Wil je vooral werk verzetten, dan biedt de Kioti de beste prijs-prestatieverhouding. Wil je vooral lage kosten, rust en om het milieu denken, dan is de FM de beste keuze. Het meest allround zijn de Bobcat en de New Holland. Laatste genoemde is met zijn prijs van bijna 16 mille exclusief btw de duurste.

Scan de foto met de AgriMedia app om de transporters in actie te zien.



Praktische mix

Bobcat 3400 maakt praktische en doordachte indruk



Een Bobcat 3400 voor de rampendienst maakt indruk, zeker als je de zwaailampen aanzet. Wie door dat machtsvertoon heen kijkt, ziet vooral een praktische transporter met stuurbekrachtiging en een doordachte laadbak.

De zwaailampen zijn uiteraard niet standaard. De twee werkklampen, de vier hijsogen, de striping en de verbandkoffer zijn dat ook niet. Bij een gewone 3400 is er dus niet het risico dat de rechterschouder soms die koffer raakt. Bij de instap ontbreekt er links een handgreep en hebben de voeten weinig ruimte. Desondanks is die instap

makkelijk, omdat de vloer laag ligt. Bij de uitstap laat je je gewoon van de stoel glijden. Het stuurwiel is weg te klappen en makkelijk instelbaar. Jammer dat de cabine-stijl deels de rechterbuitenspiegel aan het zicht onttrekt. Stuurbekrachtiging is vooral stilstaand een voordeel en de draaicirkel is plezierig klein. De transmissie heeft een lage en een hoge groep en een top van 45 km/h. Een displaytje geeft de snelheid nauwkeurig weer. Als de 3400 koud is, schakelt hij stug; warm gaat het soepeler. De cvt vraagt een gevoelige voet om goed te doseren. Het zicht naar voren wordt ingeperkt

- Plus**
- + stuurbekrachtiging
 - + praktische laadbak

- Min**
- geen geveerde bestuurderstoel
 - geen knipperlichten

Waardering	
Bediening	★★★★★
Presentaties/Wendbaarheid	★★★★★
Functionaliteit	★★★★★
Rij- en werkcomfort	★★★★★
Onderhoud/Kwaliteit	★★★★★



De ruimte ruimte tussen stuurwiel en stoel houdt niet over, maar het verstelbare stuurwiel zorgt voor enige compensatie. De instaphoogte is bij de Bobcat het laagst van allemaal.



Voor het vervoer van losgestort product is de elektrische kiepcilinder van de Bobcat een voorwaarde om gedoseerd te kunnen lossen. In handkracht is er van doseren geen sprake.

door het frame om de voorruit. Opvallend is dat de 3400 wel breedte-, maar geen knipperlichten heeft.

Werkzame bak

Met de laadbak omhoog is er goed zicht op de trekhaak. Die bak kliept elektrisch, is goed afgewerkt, heeft praktische sjoegen en de laadklep is met één hand te openen. De inhoud is met 350 liter vrij groot en het laadvermogen met 725 kg hoog. Het eigen gewicht (660 kg) is bescheiden en hij is gemiddeld breed en lang. In het Engelstalige instructieboek zijn het vooral de typisch Amerikaanse waarschuwingen (stap er niet af tijdens het rijden) die opvallen. De elektrische ventilator achter de radiator draait alleen als de koeling dat nodig acht. Een bodemplaat over de volle lengte gaat beschadigingen aan de onderkant tegen. De schakelaar voor de vierwiel-aandrijving en het differentieelslot roepen vraagtekens op. Dat deed bij ons ook de werking. Het voelde in bochten alsof het differentieelslot er steeds in zat. Bij een check door importeur De Kruif bleek dat ook het geval en werd dat verholpen. In de luxe standaarduitvoering heeft de Bobcat geen voorruit en spiegels, maar wel stuurbekrachtiging, een elektrisch kliepende bak, een bullbar en een trekhaak. Hij kost dan exclusief btw 13.400 euro. Met voorruit en spiegels kost hij 14.390 euro.

De schoonheid van elektrisch

FM 50: het vriendelijke alternatief



Instappen en wegwezen zonder lawaai en uitlaatgassen; dat is de FM 50 van Frisian Motors. Wie geen behoefte voelt aan stoere geluiden kan met deze tweewielaangedreven elektrische FM prima uit de voeten. Kuipstoelen en lichtmetalen velgen geven een sportief uiterlijk.

Het is een bijzondere gewaarwording: de sleutel omdraaien, de schakelaar op Forward en stil wegzoeken. Dat het geluid dan geleidelijk toeneemt, komt door de banden en het windgeruis. Naast deze 'stationaire' rust zit de andere winst in het ontbreken van

uitlaatgassen en in de gebruikskosten. In aanschaf al niet duur, blijven de 'brandstofkosten' beperkt tot de laadstroom. Die kost rond de 2 euro per lading. Bij een top van 60 km/h is er ongeveer 80 km met volle accu's af te leggen. Met de top van 45, die wij hadden, kom je verder en is er meer trekkracht. De negen onderhoudsvrije loodaccu's van elk acht volt zitten onder de stoelen en geven de kleine FM (kort, smal en laag) een relatief hoog gewicht van 760 kg. Lege accu's vragen een uur of acht voor het opladen. De laadbak kliept elektrisch en heeft prakti-

sche sjoegen. Maar hij is klein en heeft geen vlakke vloer. Kort spul als een rugspuit en een gereedschapskist past er goed in; voor langer gereedschap is hij niet geschikt. Een langere bak is een optie. De in- en uitstap zijn makkelijk en de kuipstoelen zitten goed. Grotere personen ervaren de zitruimte als krap.

Tweewielaandrijving

De keuze tussen voor- en achteruit loopt via een tuimelschakelaar. De FM trekt subtiel op en kan ook met een aanhanger redelijk uit de voeten. Als het zwaar wordt, mist hij een differentieelslot en vierwiel-aandrijving. De trekhaak kan door omzetten van de kogel ook 12 cm hoger. Het zicht naar achteren via de kleine buitenspiegels valt tegen; grotere versies zijn een optie. Het dashboard heeft een mooie analoge snelheidsaanduiding en metertjes voor ampère en volt. De lader heeft het formaat van een grote koektrommel en is makkelijk aan te sluiten. Het onderhoudswerk stelt weinig voor: geen lucht-, olie- en brandstoffilters en maar één oliereservoir. Wel zijn de accu's na circa 700 laadbeurten aan vervanging toe. In de uitvoering zoals wij hem testten, komt de FM op 11.750 euro exclusief btw. Laat je trekhaak, ruiten en reductiebak weg, dan kost hij 9.800 euro. Eind dit jaar komt er ook een 4WD-versie met stuurbekrachtiging en een hoog/laag op de transmissie.

- Plus**
- + elektrische aandrijving
 - + geluidsarm en emissieloos

- Min**
- kleine laadbak
 - weinig leefruimte

Waardering	
Bediening	★★★★★
Presentaties/Wendbaarheid	★★★★★
Functionaliteit	★★★★★
Rij- en werkcomfort	★★★★★
Onderhoud/Kwaliteit	★★★★★



Echte kuipstoelen, driepuntsgordels en ook de lichtmetalen velgen zijn standaard op de FM. De hoeveelheid ruimte tussen het stuurwiel en de rugleuning houdt niet over.



Een normaal gebruik van een paar uur per dag, waarbij de FM ook deels stilstaat, trekt de accu's voor ongeveer de helft leeg. Opladen kost dan een uur of vijf en minder dan 2 euro.

Werkpaard bij uitstek

Kioti Mechron kan veel werk verzetten



De Mechron 2210 4x4 heeft een grote laadbak, een kleine draaicirkel en biedt plaats aan drie personen. Dat maakt deze Kioti tot een werkpaard bij uitstek. De uitstraling is vriendelijk en de hoeveelheid sexappeal gering.

De Kioti is hoog en breed, maar oogt met z'n grappige motorkap vooral vriendelijk. De in- en uitstap zijn goed te doen, maar het stuurwiel is niet verstelbaar en je zit er vrij dicht op. Wel is de chauffeursstoel geveerd. Dat rijdt plezierig. Een groot voordeel is, dat je probleemloos met z'n drieën kunt zitten. Voor ieder persoon is er een

Plus

- + driepersoons cabine
- + grote laadbak

Min

- vrij zwaar sturen
- stationair rumoerig

Waardering

Bediening	★★★★★
Presentaties/Wendbaarheid	★★★★★
Functionaliteit	★★★★★
Rij- en werkcomfort	★★★★★
Onderhoud/Kwaliteit	★★★★★

De Kioti is als enige een driezitter: rechts van de geveerde bestuurdersstoel zit er een tweepersoons bank. Samen met de grote laadbak maakt dat deze transporter super functioneel.

bijna vier omwentelingen. De draaicirkel die erbij hoort, is klein. De bevestiging van de knipper- en breedtelichten kan beter. Gelukkig is de schakelaar voor die knipperlichten professioneel.

Mechanische aandrijflijn
Links van de schakelpook zit het pookje voor 2WD/4WD en rechts het pookje voor het differentieelslot. Ze schakelen gewoon mechanisch; dat werkt voorspelbaar. Het oogt echter minder modern dan via een schakelaar. In de grote laadbak past met gemak een europallet. Het kiepen gebeurt met handkracht. Daar moet je even om denken voordat je hem volpakt met stalmest. Het openen van de klep vraagt twee handen; lastig als je in één hand iets draagt. Met de klep dicht is de tildrempel vrij hoog. Er zitten geen sjoergen in de bak, maar wel zes haken aan de buitenzijde. Stationair is de Kioti wat rumoerig. Op snelheid is er weinig verschil met de andere machines. De Kioti stond als enige op banden met een gazonprofiel. Dat laat weinig sporen na, maar komt wat trekkracht betreft soms iets te kort. Praktisch is dat de driebcilinder diesel precies midden in het voertuig ligt. Dat heet evenwichtig. ‘Onze’ Mechron 2210 komt op 11.850 euro. Standaard – je mist dan voorruit en dak – zit hij op 10.680 euro en dat is nu met stuurbevestiging. Die hadden wij in onze versie nog niet.

Links van de (zwarte) schakelpook zit de keuzehendel voor het differentieelslot in of uit. Met het pookje rechts maakt de chauffeur de keuze tussen twee- of vierwielaandrijving.

Ongecompliceerd

New Holland Rustler maakt het gemakkelijk



De Rustler 120 biedt een geslaagde mix van sportiviteit en functionaliteit. De laadbak van deze New Holland is groot, de zitruimte meer dan voldoende en de bediening ongecompliceerd. Het is plezierig werken met blauw.

De ‘cabine’ van de Rustler heeft een vloerhoogte van 47 cm; daardoor moet je bij de instap iets omhoog. Daar staat veel ruimte tussen de stoelen en het dashboard tegenover. Het maakt niet veel uit of je links of rechts in- of uitstapt. Je loopt gewoon dwars door deze New Holland heen. Ook het veiligheidsframe zit er ruim omheen. Dat

Plus

- + zeer ruime cabine
- + makkelijke bediening

Min

- bescheiden topsnelheid
- geen sjoergen in de laadbak

Waardering

Bediening	★★★★★
Presentaties/Wendbaarheid	★★★★★
Functionaliteit	★★★★★
Rij- en werkcomfort	★★★★★
Onderhoud/Kwaliteit	★★★★★

De New Holland biedt veruit de meeste woonruimte. Het maakt nauwelijks verschil of je links of rechts in- of uitstapt, want de geveerde chauffeursstoel is van beide kanten prima bereikbaar.

en dak (dat zijn wel opties) is bij lage temperaturen een koude bezigheid.

Vlot uit de voeten
Accelereren kan de Rustler pittig en de top is 37 km/h. Er is maar één groep vooruit. Theoretisch betekent dat wat minder trekkracht, maar daar was in onze test weinig van te merken. De vierwielaandrijving schakelt indien nodig automatisch bij; er is ook een automatisch limited-slip-differentieel. Het achteruitrijsignaal mag wel wat luider klinken. De claxon laat zich wel solide horen. De metalen laadbak heeft voldoende inhoud om een redelijk vracht mee te nemen, maar er zijn geen sjoergen om iets aan vast te zetten. Dat kan wel aan het kopschot en dat is ook vrij hoog. De achterklep moet je met twee handen openen; niet zo handig. Wel handig is het elektrisch kiepen en het zicht dat je dan hebt op de kogeltrekhaak. Wij hadden ook nog een gewone trekhaak aan de voorzijde. Rondom de bestuurder is er veel opbergruimte. Als je eenmaal weet hoe de bestuurdersstoel voorover moet, heeft het onderhoud weinig om het lijf. Er is een goed Nederlandstalig instructieboek. Het onderstel is van aluminium en roest dus niet. De rijverlichting was bij onze Rustler wat in de war. In de versie zoals wij hem hadden (dat is tevens standaard) komt de transporter van NH op bruto 15.970 euro.

De bak heeft voldoende inhoud, maar geen sjoergen op de vloer. De Rustler compenseert dat enigszins met een hoog kopschot en de openingen daarin. De verf is wat kwetsbaar.

Rijplezier optima forma

Yamaha Rhino verplaatst je supersnel



Met een top van 65 km/h, een felle benzine-motor, een sportief uiterlijk en veel bodem-vrijheid is de Rhino 700 SE eerder een licht-gewicht terreinwagen dan een transporter. Deze Yamaha biedt vooral rijplezier. De laadbak is klein.

Iedereen die even met de Yamaha rijdt, zegt: “Wauw!” De felle acceleratie van de ééncilinder viertakt en de hoge top laten het hart sneller kloppen. Dat wordt versterkt door de soepele vering. Met zijn gewicht van slechts 580 kg beweegt de Rhino zich lichtvoetig over

oneffenheden. Dat doet hij normaal alleen met aandrijving op de achterwielen, maar de voorwielen zijn via een knop bij te schakelen. Vervolgens kan er een klepje om, waarna het differentieelslot te bedienen is. Dat is goed doordacht. Die indruk maakt ook de rest van de Rhino. Onder de ‘motorkap’ en de middenconsole zit hoogwaardige techniek. Ook het dashboard straalt kwaliteit uit.

Met de deur in huis

Bepaald niet te spreken zijn we over de halve deurtjes. Die zitten in de weg als je

geregeld in- of uitstapt. Ook de ‘veiligheids-rand’ naast de stoel is hinderlijk. De Rhino is standaard zo, maar de eigenaar kan uiteraard zelf besluiten deze obstakels te verwijderen. De ruimte tussen rugleuning en stuurwiel houdt niet over, maar de voeten hebben wel de ruimte. Veilig is het ‘kussentje’ achter het hoofd. De bijrijder heeft dezelfde goede stoel als de chauffeur en heeft naast handgrepen rechtsvoor en boven ook nog een greep links. Het schakelen met het kleine pookje vraagt gewenning; gelukkig is de aanduiding goed. Het stuurwiel heeft voldoende aan 2,5 omwentelingen. Dat geeft een gevoel van wendbaarheid. Toch is de draaicirkel gemiddeld en vraagt het niet-verstelbare stuurwiel redelijk wat kracht. Achteruitkijken via buitenspiegels kan niet, want die zijn er standaard niet. Over de schouder kijken is lastig vanwege de kuip-vormige stoelen; het boven-lichaam beweegt dan stroef. Die stoelen zijn er overigens makkelijk uit te nemen. Dat is vooral links zinvol, omdat daar een groot opbergvak zit. Onder de rechterstoel zit de benzinetank en in het vooronder zit een elektrisch aangedreven ventilator. Die koelt de radiator alleen als dat nodig is. De kleine laadbak is netjes afgewerkt, maar heeft geen vlakke vloer. De rubbermat en de sjirogeen maken dat niet goed. Een gasveer helpt bij het kiepen.

De Rhino SE kost 14.299 euro. Bij ons kwam daar 188 euro voor de trekhaak bij. 

Plus

- + hoge topsnelheid
- + appeleert optimaal aan sportiviteit

Min

- deurtjes in de weg bij in- en uitstap
- klein laadbakje

Waardering

Bediening	★★★★★
Presentaties/Wendbaarheid	★★★★★
Functionaliteit	★★★★★
Rij- en werkcomfort	★★★★★
Onderhoud/Kwaliteit	★★★★★



De halve deurtjes horen (na een ongeval in de VS) tot de standaarduitvoering, maar na de koop kan een eigenaar zelf besluiten om ze er uit te halen. Dat maakt de Rhino een stuk praktischer.



Het onderstel van de Yamaha en ook de rest van de techniek is auto-achtig professioneel. Het maakt deze transporter prijzig, maar ook een comfortabel en snel voertuig.

Technische gegevens, metingen en eindoordeel van de vijf geteste transporters

					
Merk	Bobcat	Frisian Motors	Kioti	New Holland	Yamaha
Type	3400	FM 50	Mechron 2200	Rustler 120	Rhino 700 SE
Merk motor	Yanmar	nvt	Kioti	Kubota	Yamaha
Cilinders/inhoud (cm3)	3/904	nvt	3/1.007	3/719	1/686
Max. vermogen kW (pk)	18 (24)	10 (13)	16,5 (22)	15 (20)	30 (40)
bij motortoeien	3.600	nvt	2.800	3.600	5.250
Brandstof	diesel	elektrisch	diesel	diesel	benzine
Tankinhoud (liter)	34	nvt	28	25	30
Transmissie	cvt	elektrisch	cvt	cvt	cvt
Groepen F + R	2 + 1	1 + 1	2 + 1	1 + 1	2 + 1
Aandrijving	2WD/4WD	2WD	2WD/4WD	2WD/4WD auto.	2WD/4WD
Differentieelslot	ja	nee	ja	automatisch	ja
Wielbasis (mm)	1.930	1.910	1.940	2.075	1.910
Bandenmaat voor	25x10-12	25x8-12	25x10-12	25x11-12	25x8-12
Bandenmaat achter	25x11-12	25x10-12	25x11-12	25x11-12	25x10-12
Max.laadgewicht totaal* (kg)	725	340	726	544	367
Max. trekgewicht (kg)	680	500	590	800	550
Eigen metingen Veehouderij Techniek					
Voertuiggewicht (kg)	660	760	880	760	580
Lengte (cm)	292	289	290/296 **	310/317 **	287
Breedte zonder spiegels (cm)	154	141	161	156	139
Hoogte (cm)	188	189	208	209	188
Breedte instap (cm)	27	37	30	42	42
Hoogte instap (cm)	33	34	36	47	37
Bodemvrijheid (cm)	28	21	27	19	32
Spoorbreedte vooras (cm)	124	120	125	122	113
Spoorbreedte achteras (cm)	122	115	123	123	110
Draaicirkel op 2WD (cm)	810	820	795	830	840
Inhoud laadbak (liter)	353	313	406	369	296
Tildrempel bak dicht (cm)	112	101	115	112	106
Tildrempel bak open (cm)	83	74	86	84	74
Trekkracht	gem.	onder gem.	boven gem.	gem.	gem.
Acceleratie tot 30 km/h (sec)	6,0	6,5	7,0	5,5	3,5
Topsnelheid (km/h)	45	41	38	37	65
Geluidsdruk stationair	gem.	n.a.w.	boven gem.	laag	gem.
Geluidsdruk bij 30 km/h	gem.	laag	boven gem.	gem.	boven gem.
Brutoprijs getest excl.btw (euro)	14.390 ***	11.750	11.850	15.970	14.487
Brutoprijs standaard excl. btw (euro)	13.400	9.800	10.680	15.970	14.299

* incl. passagiers ** met trekhaak *** zonder de rampendienst-opties

Waardering

Bediening	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Presentaties/Wendbaarheid	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Functionaliteit	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Rij- en werkcomfort	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Onderhoud/Kwaliteit	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

onvoldoende ★★★★★ matig ★★★★★ voldoende ★★★★★ goed ★★★★★ zeer goed ★★★★★