



De Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.) 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 Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.). Aangezien van bepaalde algemene aannames wordt uitgegaan zijn verschillen met de praktijk altijd mogelijk. Zie de toelichting op: www.caravantrekker.nl

De combinatie

De Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.) heeft een beladen gewicht van 1720 kg. Daarmee bent u van plan een Eriba Swing 465 met een beladen gewicht van 1290 kg te trekken. Het totaal treingewicht komt daarmee op 3010 kg. Het wettelijk toegestaan maximaal trekgewicht van de auto is 1850 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 75%.

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 uitstekende prestaties zorgen. De combinatie blinkt naar verwachting vooral uit op de volgende onderdelen: ▲ het wegrijden vanuit stilstand op steile hellingen. ▲ het vlot bergop rijden van autobaanhellingen. (Sauerland, Ardennen e.d.). ▲ de inhaalcapaciteit - de goede tussenacceleratie-tijden. 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*

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

sneldheidsbereik	solo	combinatie	typering	acceleratie
0 - 80 km/u	8,1 s.	15,9 s.		pittig
0 - 100 km/u	10,7 s.	22,0 s.		pittig
0 - 120 km/u	14,7 s.	32,9 s.		pittig
70 - 90 km/u	2,5 s.	5,4 s.		snel
idem (4e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (3e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (2e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (1e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
50 - 100 km/u	6,1 s.	12,8 s.		snel
idem (4e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (3e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (2e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
idem (1e versn.)	-	-	n.v.t. (automaat)	
80 - 120 km/u	6,6 s.	17,1 s.		pittig
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 6200 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 2e versnelling	102 kW	(139 pk)
in de 3e versnelling	73 kW	(99 pk)
in de 4e versnelling	50 kW	(68 pk)

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

35 kW	(48 pk)
-------	---------

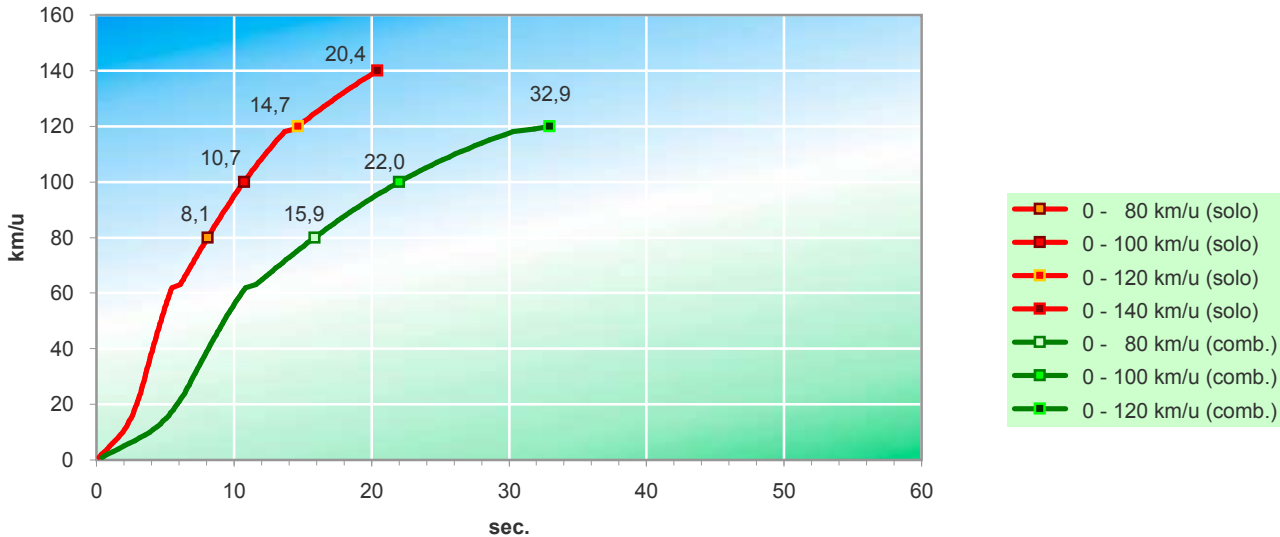
* de berekende acceleratiecijfers zijn indicatief, doch redelijk overeenkomend met de realiteit... Waarde hebben ze vooral ter beoordeling van het relatieve verschil t.o.v. de solo-waarden en t.o.v. andere berekeningen met andere combinaties resp. massa's.

De Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.)
als caravantrekker

- 2 -



acceleratie



De 'cruise-control'

(Bij onderstaande berekeningen geldt transmissie in normale stand: 2 - (ev. permanent awd) - HOOG)

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:

	3e versn.	4e 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	nee
130 km/u	ja	nee

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

	2e versn.	3e versn.	4e 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	ja	ja	nee
120 km/u	n.v.t.	soms	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...

	windstil	windkracht 3	windkracht 5	rugwind kracht 2	
Topsnelheid in de 1e versnelling	62 *	62 *	62 *	62 *	km/u
Topsnelheid in de 2e versnelling	118 *	118 *	118 *	118 *	km/u
Topsnelheid in de 3e versnelling	140	127	111	147	km/u
Topsnelheid in de 4e versnelling	118	102	78	127	km/u

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



De Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.) 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 Suzuki Grand Vitara 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 1e versnelling	62 *	62 *	62 *	62 *	km/u
Topsnelheid in de 2e versnelling	118 *	118 *	118 *	118 *	km/u
Topsnelheid in de 3e versnelling	140	145	138	141	km/u
Topsnelheid in de 4e versnelling	118	123	116	119	km/u

* ca. maximum toerental

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

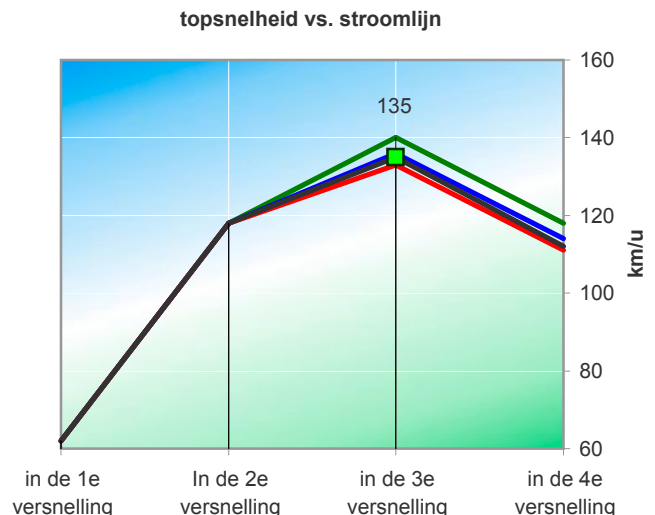
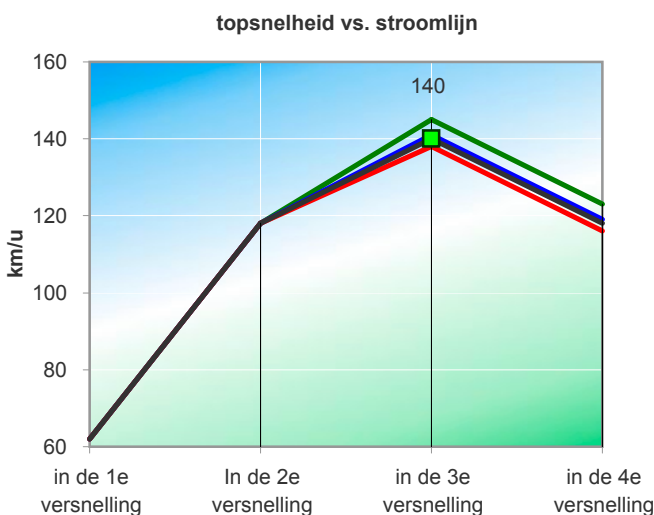
	matig	zeer goed	slecht	gemiddeld	
Topsnelheid in de 1e versnelling	62 *	62 *	62 *	62 *	km/u
Topsnelheid in de 2e versnelling	118 *	118 *	118 *	118 *	km/u
Topsnelheid in de 3e versnelling	135	140	133	136	km/u
Topsnelheid in de 4e versnelling	112	118	111	114	km/u

(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 2e versnelling van 0 km/u, in de 3e versnelling van 6 km/u en in de 4e 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 Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.) 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 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 Swing 465 wordt hiernaast duidelijk.

Op een 5% helling kan gebruik gemaakt worden van de:	2e versn.	3e versn.	4e versn.
40 km/u	ja	ja	n.v.t.
50 km/u	ja	ja	n.v.t.
60 km/u	ja	ja	nee
70 km/u	ja	ja	nee
80 km/u	ja	ja	nee
90 km/u	ja	nee	nee
100 km/u	ja	nee	nee

snelheden zijn afgerond naar beneden

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

113 km/u in de 2e versn.
88 km/u in de 3e versn.
62 km/u in de 1e versn.

De Suzuki 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 8,5. 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. 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 Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.) en Eriba Swing 465 krijgt voor souplesse bij tussenacceleraties het rapportcijfer 7,5. Toch één enkel samengevat cijfer voor de acceleratie? Dan wordt het een 8.

Acceleratiescore met als max. criterium 100 km/u	acceleratie	souplesse	totaal
	8,5	7,5	8

* 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 Suzuki 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 8,3. Souplesse: 7,5 en gemiddelde totaalscore: 8. 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
	8,3	7,5	8

Top- en kruissnelheid. Gebruik versnellingen. Tegenwind

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.

De Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.)
als caravantrekker

- 5 -



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

In onderstaande berekening ziet u op welke hellingen de Suzuki Grand Vitara 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. 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 wegrij-percentages (tabel uiterst links) 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 de tabel uiterst rechts)

Op de hieronder vermelde hellingen kan er vanuit stilstand nog net weggereden worden uitgaande van het treingewicht van 3010 kg.

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

op 0 m hoogte	31,5%	En in 'low gear' op:	62,1%
op 500 m hoogte	29,6%		58,7%
op 1000 m hoogte	27,7%		55,3%
op 1500 m hoogte	25,8%		51,9%
op 2000 m hoogte	24,0%		48,5%
op 2500 m hoogte	22,1%		45,1%

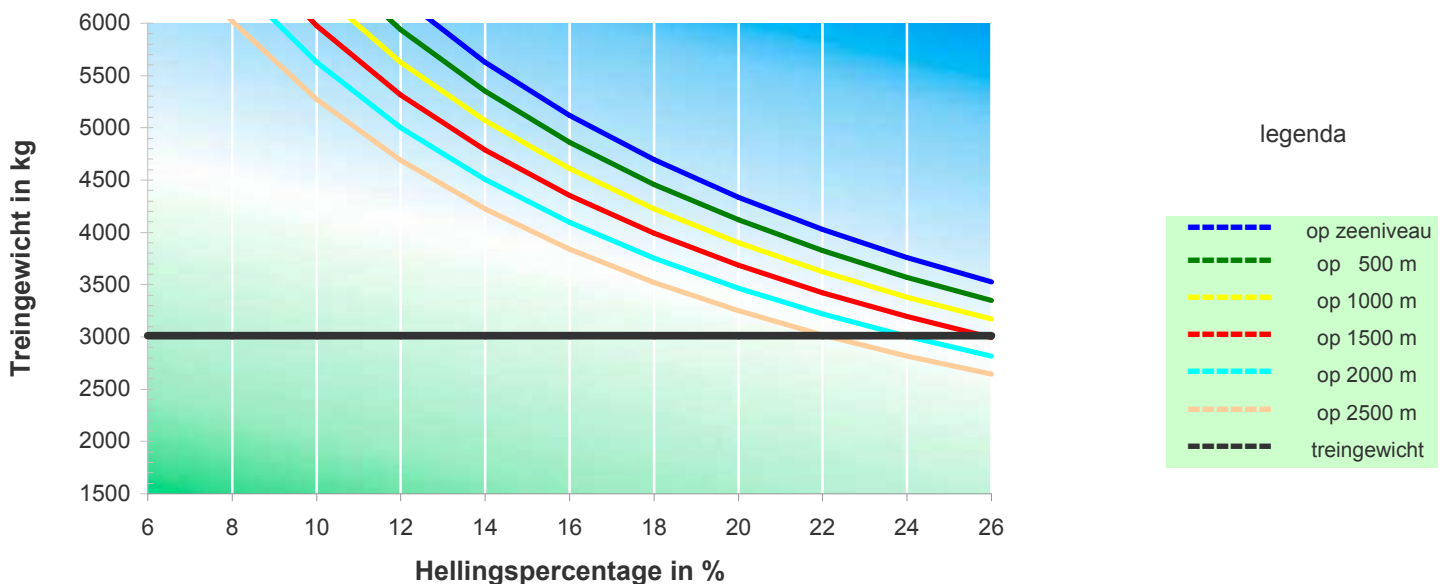
op 0 m hoogte	22,9%
op 500 m hoogte	21,7%
op 1000 m hoogte	20,6%
op 1500 m hoogte	19,4%
op 2000 m hoogte	18,3%
op 2500 m hoogte	17,1%

(in 'hoog')

Rijdt u eenmaal ... (in de 1e versn.) minstens 28 km/u (3000 rpm) dan is een helling van maximaal 22,5% mogelijk. [Op 1500 m]

In de 2e versnelling moet de snelheid minstens 52 km/u zijn op een helling van maximaal 10,7%.

(ook in 'hoog')



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 Suzuki 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 Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.) als caravantrekker

- 6 -

Koppel, trekkracht, draaimoment

Maximale trekkracht (koppel) is beschikbaar:

in de 1e versn. va. 28 (16)	km/u
in de 2e versn. va. 52 (29)	km/u
in de 3e versn. va. 78 (43)	km/u
in de 4e versn. va. 113 (62)	km/u

(tussen haakjes is 'in laag')

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.

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 (213 Newtonmeter) - in elke versnelling - vanaf 3000 toeren per minuut.

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 koppelmvormer van de automatische transmissie even buiten beschouwing gelaten.)

de krachtsverhoudingen tussen de versnellingen

de maximale trekkracht in de 2e versnelling is 53% van die in de 1e versnelling
de maximale trekkracht in de 3e versnelling is 35% van die in de 1e versnelling
de maximale trekkracht in de 4e versnelling is 24% 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 Suzuki is dat 3000 rpm en dat komt overeen met 27 km/u in de eerste versnelling. De helling die vanaf die snelheid nog net bedwongen kan worden - op 1500 m hoogte - is 22% en dat waardenen we als 'goed'. De snelheid daarbij kan in feite niet laag genoeg zijn en die beschouwen we dan ook als 'redelijk tot goed'. Zakt de snelheid onverhoopt tot ca. 15 km/u dan is oppakken nog net mogelijk vanaf 18% op 1500 m hoogte en 16% op 2500 m hoogte. De kwalificatie daarvoor typeren we als 'redelijk' resp. 'gematigd'. 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 weggelaten op een helling van zo'n 25,5%. Op 2500 m wordt dat (iets) lastiger: 22%. We waardenen dit als 'uitstekend' resp. 'zeer 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 1e versnelling.

In bovenstaande conclusie is GEEN rekening gehouden met de tussenbak waarover de Grand Vitara beschikt. Het is n.l. geenszins zeker dat die gebruikt mag worden op de verharde weg. Indien dat het geval is kan meestal 'laag' wel kortstondig worden gebruikt als de wielen recht staan. Schijnbare tegenstellingen in bovenstaande conclusie zijn terug te voeren op de eigenschappen van de automaat. Zie daarvoor de tekst onder de kop op blad 5.

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

versn.	1e versn.	2e versn.	3e versn.	4e versn.
	23	44	65	94 km/u

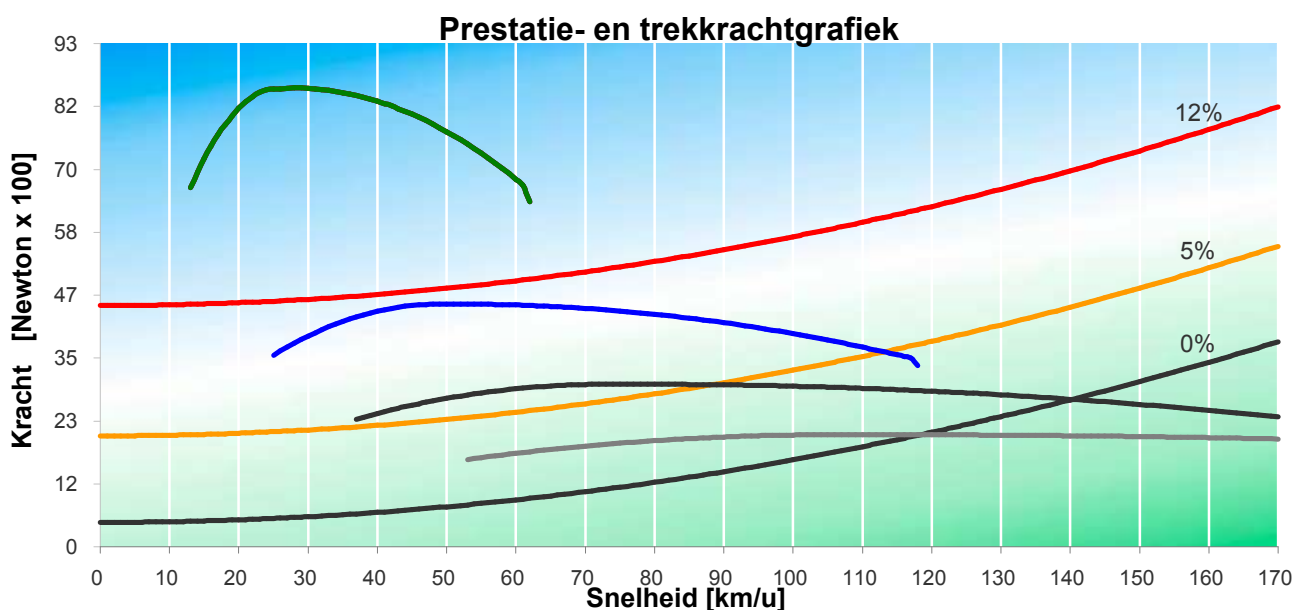
De Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.) als caravantrekker

- 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 groen, de 2e blauw enz. Op de X-as wordt de bijbehorende snelheid aangegeven. De bogen (curven) beginnen bij ca. 1400 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	---	2e versn.	
	---	5% helling op 500 m	---	3e versn.	
---	vlakke weg op 0 m	---	1e versn.	---	4e 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	2003
type motor	benzine
max. vermogen	116 kW [158 pk]
bij toerental	6200 rpm
max. koppel	213 Nm
bij toerental vanaf	3000 rpm
tot . . .	3000 rpm
bandenmaat	235 / 60 x 16
overbrenging 1e versn.	2,826
overbrenging 2e versn.	1,493
overbrenging 3e versn.	1,000
overbrenging 4e versn.	0,689
eindoverbrenging	4,875
terreinreductie (lage gearing)	1,816
reductie hoge gearing	nee of 1:1
type versnelling	automatisch

Suzuki Grand Vitara 2.5 V6 (aut.)	
caravan	Eriba Swing 465
breedte caravan	2,3 m
hoogte caravan	2,62 m
gewicht beladen caravan	1290 kg
maximum gewicht caravan	1350 kg
verhouding caravan / auto	75%
(kenteken-) / leeggewicht auto	1380/1470 kg
belading (incl. trekhaak e.d.)	250 kg
max. autogewicht (GVW)	1950 kg
auto te zwaar?	nee
max. toegestaan trekgewicht	1850 kg
trekgewicht te hoog?	nee
treingewicht	3010 kg
* max. treingewicht (GTW)	3800 kg
treingewicht te hoog?	nee
en bij max. trekgewicht?	nee
* (op typeplaatje auto)	

