

Vergelijk KTM RC8 en Yamaha R1: tweede kans

Bijgedragen door Vincent Burger
donderdag 02 oktober 2008

Soms tref je het niet meteen een eerste keer. Dan probeer je het toch gewoon nog eens? Grondig als altijd halen we voor een nieuwe ronde nog eens een R1 en een RC8 uit het rek. Lekker een weekendje er tussen uit; heerlijk nazomereren zo.

“Scheisswetter, nicht?” zegt mijn buurman terwijl ik mijn best doe iets uit mijn pak op te graven wat ik zeker weten diezelfde ochtend nog kon vinden. “Mwa, ’t is in ieder geval droog. Nu die zon en temperatuur nog he…. Man, het is augustus. Stond net nog 13 graden op die KTM aangegeven, dat geloof je toch niet… “het is in ieder geval beter dan gister” kan moeilijk anders, bedenk ik me nog. Zoveel water is er gewoon niet, dat is allemaal gister al gevallen, het móet wel op zijn. “Ach ja,” sluit buurman af terwijl hij zijn broek dichtritst, “Nächste woche wird besser”. En bedankt. We zijn er toch niet volgende week, gek? We zijn er nú… met twee motoren van minstens 150 paarden sterk, in de Eifel, wat wil je nou?

Het was een leuk plan. Neem een KTM RC8 en een Yamaha R1 en geef ze een tweede kans. Waarom? Omdat ze geen van beide slecht zijn. Omdat ze geen van beide slecht kunnen zijn. We hebben het wél even over een RC8 en een R1 natuurlijk. En desondanks is diezelfde RC8, of liever: een andere, nogal teleurstellend uit de eerste test gekomen. Dat kan natuurlijk niet, en met een fris exemplaar uit de keuken van Malden’s testpark staan we wederom aan het begin van een nieuw avontuur. Als reisgenoot ditmaal Yamaha’s R1, die we nog kennen van de Superbiketest van afgelopen februari. Ook zo’n apart geval. De R1, dat stáát toch ergens voor. Da’s niet zomaar iets, integendeel. Fantastisch design, loopt als een kogel, heeft zo ongeveer de meeste technische snuffjes aan boord van elke andere Superbike waaronder Ride-by-wire en variabele inlaatlengte en weet desondanks op punten alsnog vijfde te worden. Da’s ook zonde…. Vandaar dat we er maar eens op uit trekken met deze twee, eens kijken of we überhaupt nog wel meekomen.

Tekst: Vincent Burger

Fotografie: Vincent Burger, Ed Smits

{mospagebreak title=2: weekendje weg 2008}

Weekendje weg 2008

Wat een last valt er dan van je schouders zeg, in plaats van continu jagen om maar dat allerlaatste streepje op de teller te krijgen staat een gezellig weekendje toeren op het programma. Uiteraard weer naar Hollands best top euh..vakantiebestemming; de Eifel. Natuurlijk een paar treden minder glamoureuus als de Cote d’Azur, maar hier moet het toch ook kunnen. Het is alvast geen twee volle dagen rijden en dat heeft toch ook wel wat. Al zie ik niet in wat dag mag zijn op het moment dat we de aatste kilometers richting pension binnendoor afleggen. Daglicht is inmiddels ver te zoeken, straatverlichting is nooit uitgevonden of nodig geacht door de Bondsrepubliek, ik heb geen flauw idee welke kant de weg opbuigt, zelfs niet of dat horizontaal of verticaal gebeurt want ik heb m’n vizier dicht tegen opspattend water van overig (vracht-)verkeer. En dat vizier is uiteraard, heel optimistisch, diepzwart. Het is namelijk zómer

en dus rijden we met donker vizier, punt. Helder meenemen doen we niet aan, we reizen licht. Gezeten op de KTM heb ik de mazzel dat de Oostenrijker gezegend is met een ruime zit en zelfs met aanzienlijk soepeler afgestelde vering dan het vorige exemplaar, maar evengoed kan ik me niet echt happy voelen. De collega's hebben me zojuist bij de pomp weer in mijn regenpak gehesen – uiteraard is dat pak vijftien jaar oud en was ik als puber nog niet geheel uitgegroeid…noch heeft toen ook maar iemand rekening kunnen houden met het hippe aerodynamische bultje wat op mijn rug prijkt – en de mouwen snijden zodanig in mijn schouders dat er van bloedsomloop nog slechts een vage herinnering over is. Vingers? Ze zouden ongeveer daar moeten zitten… aan de andere kant van mijn lijf hebben mijn tenen eenzelfde keus gemaakt, ditmaal door kou en nattigheid veroorzaakt door enerzijds de iets beperkte lengte van de pijpen van datzelfde regenpak en het feit dat racelaarzen nou eenmaal niets te zoeken hebben in een kano-excursie als deze. Ach ja, de KTM… hoe anders verging het nog slechts een week geleden. Dit exemplaar is weliswaar zeker anders – zowel de geometrie is rondom anders als de vering die ditmaal niet op standje ‘genadeloos plankhard’ staat – evengoed is de RC verre van een vliegend tapijtje te noemen. Het gevoel in het zitvlak is alweer angstvallig bekend, een ieder die eens heeft geprobeerd een paar uur op een stoel bij de Mac of op een bierbank door te brengen weet ongeveer waar het over gaat. Hard is ok, maar het kan altijd té. Niet dat je daar op standje ‘rode waas’ nog wat op aan te merken hebt, de enige rode waas die ik nu voor me…o wacht even. Dat is écht een rode waas…dat zijn remlichten, en veel! Om de nu snel naderende vrachtwagen uit mijn voorgevel te houden spreek ik de rem maar eens aan en ik zal moeten doorremmen ook, verdorie! Niet dat de Monoblocs daar wakker van liggen, maar ik zou wel graag krasvrij bij het hotel aan willen komen. De voorste Dunlop Qualifier RR (ook dat nog….) trekt inmiddels een boeggolf die een platbodem niet zou misstaan en….dat is alles. Evenzogoed heb ik het even niet koud meer.

Lèèè the sun shine, lèèè the sun shine in

Recapitulerend is het allemaal zo erg nog niet. Voor zover we nu kunnen voelen is deze RC8 inderdaad in beter conditie dan de vorige en dat belooft dus wat. Daarentegen staat de R1 er ook weer volledig aanvalsklaar bij en…lijkt ook deze zijn familie wat vriendelijker te vertegenwoordigen dan tijdens de superbiketest. Alhoewel, wacht even: er was niets mis met de R1 en er zal ook nooit iets mis zijn aan de R1, laat dat even voorop staan. Er zijn echter meerdere criteria waarmee een motor in seconden tijd gemaakt of gekraakt kan worden en afstelling is daar één van. Om op het asfalt van de omloop van Albacete zo goed mogelijk uit de verf te komen hebben wij de motor direct uit de liefdevolle handen van chef-test Jeffry de Vries meegekregen met maar één doel: knallen. Doe je dat niet, dan zul je dat ook direct merken. Een koud en vochtig ritje onderweg naar het circuit op een fiets die ‘standje Jeffry’ knal- knalhard staat is dus verre van bevorderlijk voor een eerste kennismaking. Aan de andere kant is de motorfiets van zichzelf ook even wennen; van de Japanners heeft Yamaha wellicht nog het meest voor de ‘vliegende strijkplank’-zithouding gekozen, wat voor de rijder dus een zeer sensationele rit betekent, maar tevens wederom gewenning vraagt. Hoog boven moeder aarde, kont in de lucht en uitgestrekt over de bovenzijde van de machine vlieg je zo over je gekozen pad….als je daar dus klaar voor bent. De raket zoals we die in Spanje mee hadden daargelaten lijkt ze deze keer toch vele malen meer op een motorfiets als we ze ophalen bij het hoofdkwartier in Schiphol-rijk. Met een Kawasaki ZX-10 nog vers in het geheugen vallen de verschillen pas echt op: de R1 voelt in ieder geval slanker aan en dat betaalt zich dubbel en dwars terug. Op plaatsen is de motor smaller, waardoor je minder het idee hebt met een dikke 1000 op pad te zijn. Weliswaar komt de breedte onvermijdelijk terug op ander plaatsen, de Kawasaki is bijvoorbeeld bij de voetsetunen voor het gevoel smaller dan de R1, maar tegelijkertijd heeft Yamaha, die het spel natuurlijk ook al zo lang meespeelt, gezorgd dat motor en rijder echt één geheel vormen. Slanker is het toverwoord, ook de clipons staan overduidelijk onder een grotere hoek, meer naar elkaar toe gedraaid. Leuk voor het algemene gevoel, of het ook echt ideaal is valt nog over te discussieren. Motorisch valt er uiteraard nog weinig te zeggen, het is een dikke 1000 die zomaar even 180 paarden uit zijn mouw schudt alsof het een crackertje tapenade betreft en dus per definitie sterk genoeg voor elke situatie, maar dat is ook het geval voor de andere drie japanse vierciinders, om nog niet eens te beginnen over de twins die zich sterk in de strijd mengen. Is ook nooit iets mis mee geweest; behalve de nieuwe Fireblade en de belachelijk bullige Suzuki loopt de Yamaha nog altijd voorop, een teken dat de GP-technologie er niet voor niets op zit. En die rode streep bij 14.000 toeren zit daar ook niet voor niets…

Maar dán..

Drive boy, dog boy, dirty numb angel boy...

De KTM staat er bij zoals KTM het graag ziet: de vering is minder genadeloos dan voorheen – eigenlijk precies

als de R1 dus – maar tegelijkertijd staat de geometrie ditmaal in sportsetting wat betekent dat zowel de rijhoogte achter als het subframe in de hoge stand staan. Klinkt vreemd, is het niet. Een eerste indruk geeft aan dat de motor al een stuk beter ‘voor mekaar’ is, al hebben de Bridgestones plaats moeten maken voor Dunlops, met zomer 2008 in gedachte misschien niet waar je op zou hopen. Desondanks is het wederom een feest de KTM te mogen berijden; de ruime zit, het vlotte stuurbedrag, de belachelijk goede remmen… plus de merkbaar verbeterde schakeltrijn en een netter lopend blok – is dit dan de machine die de belofte waarmaakt? Evengoed is de KTM in de basis al zo verschrikkelijk veel anders dan we gewend zijn van Superbike-achtige motoren; niks compact en een geheel maar juist ruim en comfortabel. De ruimte tussen voetsteunen en zadel is zelfs in deze hoge stand nog vele malen ruimer dan bij willekeurig welke andere motor waardoor je er al een stuk relaxter op zit en ook de clipons staan ‘ruim’. En deze staan dan nog in lage stand! Mocht je het willen dan kunnen ze nog een dikke centimeter hoger gezet worden. Inderdaad VFR terrein. Tegelijkertijd staat het hele pakket afgeveerd op WP elementen die garant staan voor een bizar goed gevoel van datgeen er onder je gebeurt. Maar dat was nou juist het euvel; een comfortabele rit zat er door dat gehobbel niet echt in.

{mospagebreak title=3: Verbetering}

Verbetering (al is het nog zo voorzichtig)
Oostenrijks schuurpapier

Des anderen daags kiert een waterig zonnetje heel verlegen tussen de wolken door, afgewisseld door schijnbaar ondoordringbare zwarte gevaartes die inderdaad – oh joy - van tijd tot tijd hun inhoud uitspreiden over het glooiende Duitse landschap. Perfect weer om eens zonder hulpmiddelen een originele route uit te zetten, dat wel: gewoon koers zetten richting het helderste deel van het firmament levert zeer originele lokaties. De motoren ontpoppen zich al een stuk meer tot reisgenoot; in plaats van duidelijk hun weerzin kenbaar te maken werken ze nu mee op zoek naar iets wat enigszins op hellingshoek begint te lijken, acceleratie en afremmen gaat ook al een stuk beter op deze toch nog overwegend droge wegen. Meer en meer zaken beginnen nu op te vallen, waarbij de vlakke vermogensafgifte van de KTM een eerste is; heb je de kans de motor uit een bocht vandaan af te vuren dan zal deze zich ook van zijn beste kant laten zien…;mits de juiste versnelling gestoken en het starttoerental de drempelwaarde van 3000 toeren overschreden heeft kogelt het oranje gevaarte zich voorwaarts totaan de ‘rode’ lijn, duidelijk aangegeven door een inderdaad rode flikkerende lamp. Niet dat dat echt nodig is, op het moment dat de lamp begint te flitsen zou je best al in een volgende versnelling kunnen zitten. Kwestie van iets lager in toeren afstellen via het o zo uitgebreide dashboard. Uitgebreid dat wel, maar een tweede tripmeter of gearindicator mochten van KTM toch thuisblijven, vreemd genoeg. Door de ruime zit, breed uitstaande clipons en niet te vergeten erg goede stroomlijn (ook een stijlbreuk met de kleiner-is-beter-trend) is het zondermeer goed toeven op de RC8, mits je de stampende tweecilinder voor lief neemt. Ondanks de handvol balansassen in het blok trilt het vooronder als een ljsbeer in een centrifuge. Moet je van houden. Toegegeven, hoger in toeren heb je er minder last van, maar zie dat op straat maar eens vol te houden. Waar de eerdere machine zich vooral opbrak bij het schakelen is de bak van deze Oostenrijker een droom. Dat ligt deels aan minimale exemplarische verschillen, deels aan een ander leven tijdens het inrijden maar vooral ook aan een juiste combinatie van stel mogelijkheden in het schakelmechanisme. Nog steeds is het verre van een Japanse bak, maar waar we voorheen meer vrijstanden troffen dan een villawijk in het Gooi overkomt het ons nu slechts sporadisch. De koppeling plakt nog steeds en dus gaat stilstaand inschakelen van eerste versnelling nog altijd gepaard met zenuwtergende geluiden, maar hij doet het tenminste. Thomas, onze nieuwste telg in het redactieteam, wist het nog het best te omschrijven: “de KTM lijkt heel erg op mijn eigen Tuono. Genadeloos, loopt als een draak, maar het werkt allemaal wel”. En dat is het dan ook; wil je hard gaan, dan zul je je zintuigen uit moeten schakelen en gewoon keihard moeten beuken. De klappen binnenin de tweecilinder worden voor je gevoel haast zonder tussenkomst van de transmissie aan het achterwiel doorgegeven.

Japanse zijde

Nee, dan de R1… soepel krijgt een nieuwe dimensie. Wat was hier ook weer mee? Oeioei… het ding is niet instelbaar. Wat verschrikkelijk achterhááld…;.. gekkigheid natuurlijk. Ieder die zijn been over het fraai van een kapje voorziene zitje gezwaaid krijgt (het is nogal aan de hoge kant) belandt in een andere wereld…;de wereld zoals Yamaha die voor mensen als Haga en Corser graag heeft. ‘maak jij je vooral geen zorgen om ook maar iets anders dan de neus richten naar waar je naartoe wilt en hou die kraan open, dan doen wij de rest’; en dat is nogal

wat. Je doet zelf vooral veel níet. Okee, je moet nog steeds sturen, schakelen, gasgeven en remmen maar volgens de Japanse filosofie zijn alle onderdelen zodanig op elkaar gefinetuned dat je werkelijk met één onderdeel te maken lijkt te hebben welk kortweg R1 genoemd wordt. Stroef schakelen? Op de R1 heb je eerder last van ongewenst schakelen; het is meerdere keren voorgekomen dat een teen toevallig net te dicht in de buurt van de pook kwam en hup; daar was alweer de volgende versnelling. Trillen is per definitie uitgesloten op een viercilinder, en behalve wat secundaire trillingen hier en daar zoekt het apparaat voornamelijk strak en ongehinderd vooruit. Volgens Thomas: “Niet te geloven. Je hoeft niet eens te dénken aan een bocht of je bent er al doorheen”. Oftewel, zien is sturen, meer moeite kost het niet. En dat terwijl in feite de KTM zeker lichter stuurt en makkelijker van zijn lijn te krijgen is. Niet dat de Yamaha zwaar stuurt of moeilijk een bocht om te zetten is, daar hadden we een ZX-9 met niet-optimale vering en ernstig versleten achterband voor om dat tegen te spreken, maar eenmaal op de aangegeven lijn vertoeft de R1 het liefst op mathematisch gezien die curve tot het eind van de bocht. Indien die mogelijkheid een optie is fantastisch, gebeurt er tussendoor iets, zul je aan het werk moeten. Een redelijk eenvoudige oplossing zonder aan de vering te zitten is het iets wijder zetten van de clipons die standaard in een nogal scherpe hoek staan. Iets breder geeft je meer hefboom en dus meer controle.

{mospagebreak title=4: Nog ietsje meer}

Nog ietsje meer

Qua remmen is de zaak ook dik in orde; wat wil je ook anders. Brembo Monoblocs op de één, radiale zeszuigerjetsers op de ander. Als je het niet al zou weten zou het een leuk raadseltje zijn. Over de Brembo’s vanzelfsprekend niets dan lof, we gaan ze steeds meer waarderen. Behalve ‘gewoon’; bizar remvermogen beginnen ze eigenlijk pas echt op te leven als je dóórremt; het geluid wat detwee muntjes dan produceren is ongehoord. En toch lijken ze minder asociaal dan die van een 1098, wat voor behoud van lijf leden en glimmende kant een plus is. De zeszuiger japanners echter lukt het maar niet om echt te overtuigen. Natuurlijk, het zijn zespotters en de gezamenlijke remkracht is meer dan genoeg om je Dame Blanche van de dag ervoor nog eens te proeven, maar het blijft ze, evenals in Albacete, ontbreken aan gevoel.

De vering op zich is weinig zo niet niets op aan te merken; alle hobbels worden netjes geabsorbeerd om je een zo comfortabel mogelijke rit te geven zonder op precisie of controle in te boeten. Het duurde niet eens lang om dat nog eens te benadrukken, toen tijdens het proefdraaien van een mogelijk geschikte fotolokatie het niet de KTM’s Dunlop maar juist de R1’s achterste Pilot Power was die onvrijwillig een stevige stap opzij zette. De daarop volgende slowmotion en het besef van “dat gaat knaken kosten…” werd wonderwel gepareerd door de motor zelf die eenvoudigweg weer terug in het gelid stapte (meestal zijn dat juist de gevaarlijkste momenten…zie dan namelijk je eigen trage massa maar op tijd tegen te houden) en zijn weg weer vervolgde. Alsof er niets gebeurd was. Gelukkig voor ondergetekende werd het geheel vanaf de eerste rij gadeslagen door de medereizigers die op hetzelfde moment juist in tegengestelde richting aan kwamen. Zo heb je nog eens wat na te vertellen.

Niet het doel, maar de reis. Niet het doel, maar de reis. Niet het...ah fuck it.

Als het later op de dag wat droger wordt is er meer mogelijkheid af en toe eens het volle potentieel van de motoren af te tasten. Maakt het er niet makkelijker op, want waar de R1 eenvoudig doet waar hij goed in is en dat doorzet als de snelheid stijgt, is de KTM er een van het slag 'hoe harder hoe liever': hoe meer je 'm op 'n klote geeft, hoe gesmeerder alles begint te lopen. Al kan je zo af en toe nog steeds knap in de knoop komen als je een minder dan fraai stuk asfalt treft; je hebt het nog steeds niet echt naar je zin op de RC8. Maar ja; ook dan zit je met de Yamaha niet bepaald in zijn werkgebied. Zou jij een brok vermogen als dit aan een net geslaagd 25 kw-er geven? Dát kan dus makkelijk; onder de 4000 toeren draait de R1 weliswaar soepel, de echte powerband zit zo mijlenver verwijderd dat het beestje uit je hand eet. Draai het gas open en er gebeurt niets wat je niet zou willen. Dat je tegelijkertijd in de eerste versnelling je rijbewijs kwijt kunt raken lijkt ineens een totaal andere wereld, maar niets is minder waar. Dat de R1 een ander koekje is dan de eerder aan de tand gevoelde ZX-10 blijkt nog eens duidelijk als de blauwe rakker bij acceleratietests keer op keer gehakt maakt van de Oranje blaag. Het kán dus weldegelijk.

Lijntrekker

{mospagebreak title=5: Conclusie}

Conclusie

Met de koppen tegen elkaar valt er nog veel te zeggen over deze twee motoren. Ondanks dat de verschillen in sommige opzichten minder extreem zijn als voorheen is het gedachtengoed van beide machines nog altijd mijlenver van elkaar verwijderd. Waar de Yamaha het vooral moet hebben van de één motor, één geheel- ideologie, is KTM meer voorstander van 'elk deel apart optimaal'; wat toch zijn invloed heeft op de rijder. Yamaha maakt het zijn rijder graag zo makkelijk mogelijk en zal proberen je aan zo min mogelijk zaken te laten denken terwijl je druk aan het sturen bent. De KTM moet je bewuster rondsturen, maar is daarbij wel lichter om te leggen en veel lichtvoetiger. Maar uiteindelijk loopt de baan hetzelfde en gaan beide motoren even hard in de rondte. De RC8 komt alleen maar méér tot zijn recht als je 'm meer op zijn flikker geeft, en laat dan nou net dezelfde mentaliteit zijn die iemand tot winnaar maakt. En die helpende, zachte hand van de R1? Je zult 'm nodig hebben als je om het scherpst strijdt. Bovendien zal het je in die situatie nogal worst wezen, als je die vermaledijde tegenstanders maar voor blijft.

De RC8 heeft zich deze tweede ronde zeker van zijn beste kant laten zien en krijgt daar ook pluspunten voor. Het is echter nog steeds geen tijd voor vakantie als het op de laatste details aankomt en er is zeker nog ruimte voor verbetering. Hetzelfde geldt voor de R1; ook deze herkansing is koren op de spreekwoordelijke molen voor de muzikzender, maar we vergeten niet dat de concurrentie het op punten toch wint. Maar hoever wil je gaan? Zeker op de openbare weg zal je nooit een gek figuur slaan met willekeurig welke van deze twee, of van de overige Japanse en Europese deelnemers wat dat betreft. Absoluut een tweede kans waard. En laat die nou net gearriveerd zijn: niet alleen KTM belooft beterschap, de Rijzende zon staat inmiddels te popelen om zijn nieuwe 'crossplane'; –inderdaad, nóg een stap verder- los te laten op de echte wereld.

Zo, dat was het weer. Op naar zomer '09!

{mospagebreak title=6: Technische gegevens}

Technische gegevens

Merk/model

Yamaha YZF R1

KTM RC8 1190

Motor

Type

Viercilinder viertakt lijn

Tweecilinder 75° V-Twin

Koelsysteem

Vloeistof

Vloeistof

Cilinderinhoud

998 cc

1048 cc

Boring x slag

77,0 x 53,6 mm

103 x 69 mm

Compressieverhouding

12,7 : 1

12,5 : 1

Klepaandrijving

DOHC, 4 kleppen per cilinder

DOHC, 4 kleppen per cilinder

Ontsteking

Digitaal transistor
Digitaal

Starter
Elektrisch
Elektrisch

Benzinetoevoer
Elektronische injectie
Keihin elektronische injectie, 42mm inlaatkelken

Smering
Wet sump
Dry sump

Vermogen (opgave)
180 pk @ 12.500 tpm
155 pk @ 10.000 tpm

Koppel (opgave)
118,3 Nm @ 10.000 tpm
120 Nm @ 8.000 tpm

Transmissie

Versnellingen
6
6, close ratio

Primaire overbrenging
Tandwielen
Tandwielen

Eindoverbrenging
Ketting
O-ring ketting

Koppeling
Nat, meervoudige plaat, slipperclutch
Nat, meervoudige plaat, slipperclutch

Chassis

Frame
Aluminium Deltabox
Chroommolybdeen Trellis frame

Balhoofdhoek
n.b.
23.3°

Naloop
n.b.
90-92 mm

Wielbasis
1415 mm
1430 mm

Vering voor
43 mm Upside down telescoop, volledig instelbaar
43mm WP Upside-down, volledig instelbaar

Vering achter
Swingarm met link, volledig instelbaar
WP monoshock, volledig instelbaar

Veerweg voor
120 mm
120 mm

Veerweg achter
130 mm
125 mm

Voorrem
Dubbele 310 mm schijf, Sumitomo zeszuiger klauwen
Dubbele 320 mm schijf, Brembo Monobloc Vierzuiger klauwen

Achterrem
Enkele 220 mm schijf, tweezuigerklauw
Enkele 220 mm schijf, tweezuiger remklauw

Voorband
120/70 ZR17
120/70 ZR 17

Achterband
190/50 ZR17
190/55 ZR 17

Afmetingen

Lengte
2060 mm
n.b.

Breedte
720 mm
n.b.

Hoogte
1110 mm
n.b.

Zadelhoogte
835 mm
805/825 mm

Drooggewicht
177 kg
188 kg rijklaar zonder benzine

Tankinhoud
18 liter
16,5 liter

Reserve
3,4 liter
3.5 liter

Algemene Gegevens

Klein rijbewijs
nee
nee

Garantie
2 jaar
2 jaar

Adviesprijs

€ 15.999,00
€ 18.538,00

Importeur NL
Yamaha Motors Europe
KTM Nederland

020-6546000
024-3287788

www.yamaha-motor.nl
<http://www.ktm.nl>