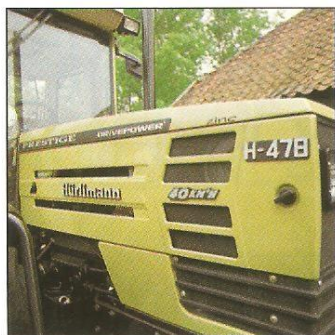


# HÜRLIMANN H 478 PRESTIGE

## Groen en grondig

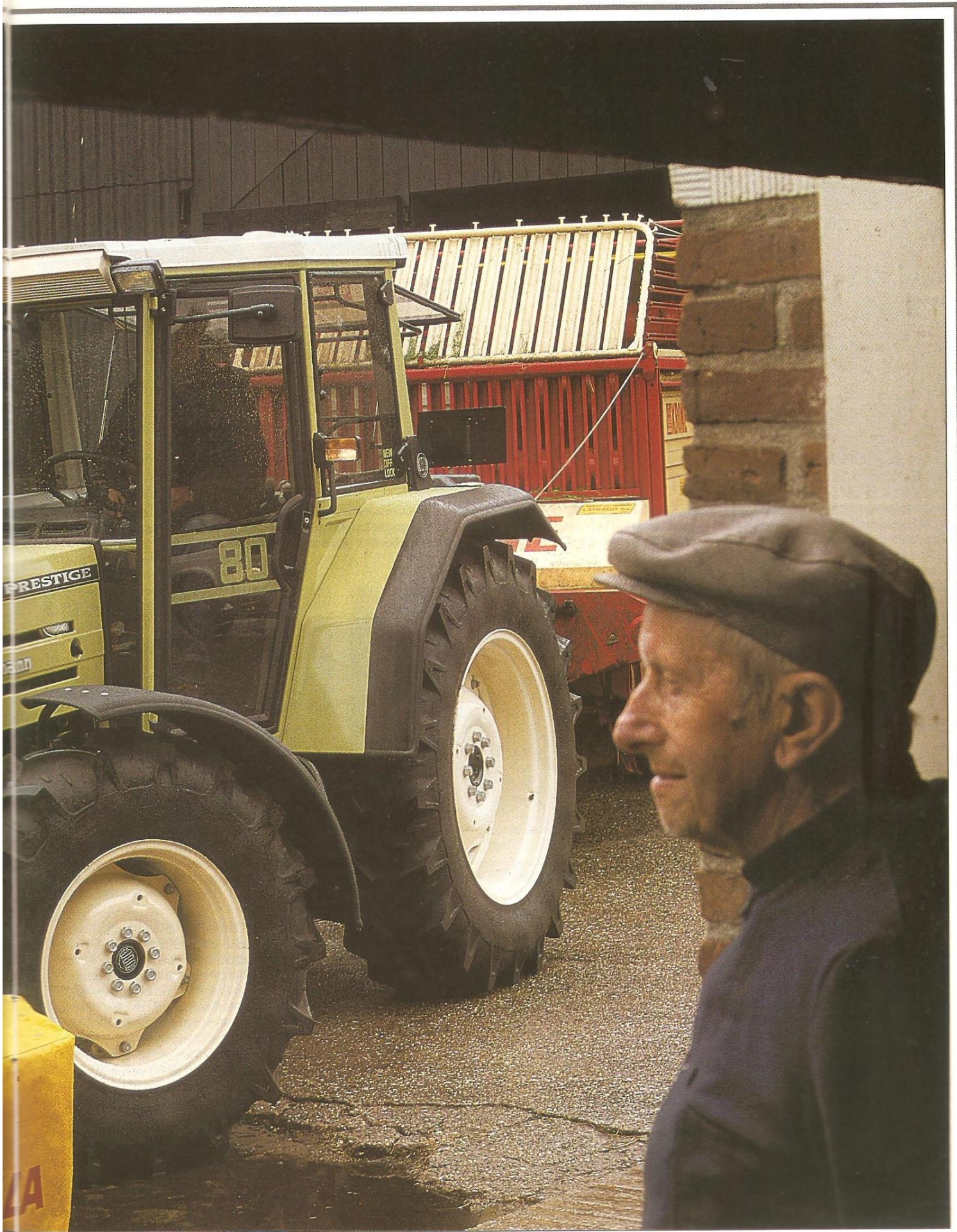
*De nieuwe Prestige trekkers van Hürlimann zijn ten opzichte van hun voorgangers op een groot aantal punten gewijzigd. Het bedieningscomfort staat op een hoog niveau, dankzij de toepassing van 'onder belasting schakelbare overbrengingen'. 'Groen en grondig' moet u dus letterlijk nemen; u moet niet te veel denken aan een gelijknamig televisieprogramma. Dat laatste is vooral bestemd voor burgers. De Zwitserse Italiaan met zijn 59 kW (80 pk) motorvermogen is kandidaat voor de agrarische sector. Daarbij kunnen we al verklappen dat de type-aanduiding 'Prestige' deze trekker niet misstaat.*



TEKST: HENK BEUNK FOTO'S: HENK RISWICK, THEO TANGELDER









**H**et importeurschap van Hürlimann is sinds het begin van dit jaar in handen van Eurotrac Holland BV in Goor. Voorheen behartigde O. de Leeuw in Zwolle de belangen.

Hürlimann is een van oorsprong Zwitserse firma. In 1977 werd het bedrijf overgenomen door het Italiaanse Same-concern. De productie van Hürlimann vindt plaats in Treviglio in Italië. Daar worden ook de Same's en de Lamborghini's gemaakt. De drie merken, daar hoeven we niet omheen te draaien, vertonen veel overeenkomsten. De verkooporganisatie van Hürlimann bevindt zich in het Zwitserse Will.

**MOTOR** De viercilinder vloeistofgekoelde motor van de Hürlimann meet precies 1000 cm<sup>3</sup> per cilinder. De motor combineert een goede stijgingsfactor van het koppel met een bovengemiddeld brandstofverbruik (261 gr/kW/h bij maximum vermogen). Daar de motor nog niet aan het vermogen kwam dat hij volgens de fabriek zou moeten hebben, zou het specifiek verbruik nog een procent of drie kunnen zakken. Het komt dan op 253 gr/kW/h. Dat is echter ook nog steeds boven het gemiddelde.

Als de motor is ingereden moet hij 59 kW (80 pk) kunnen produceren. Dat geeft een specifiek vermogen van 68 cm<sup>3</sup>/kW. Een getal dat aantoont dat de motor in deze trekker niet tot het uiterste hoeft te gaan. De motor valt in positieve zin op, doordat iedere cilinder een eigen brandstofpomp heeft; dat geeft een nauwkeurige dosering. In negatieve zin merken we op dat in de standaarduitvoering een voorfilter ontbreekt.

Het bedieningscomfort bij hand-en voetgas is ver te zoeken. Het is niet de eerste keer dat we hier over vallen.

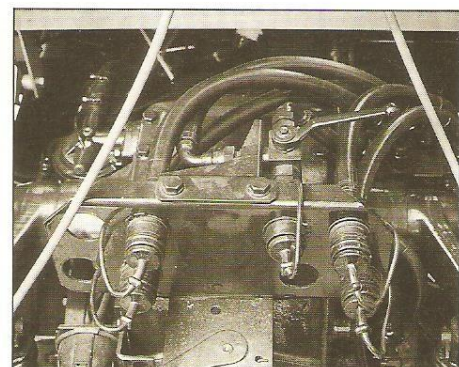
**TRANSMISSIE** We zouden kunnen volstaan met de opmerking: transmissie geslaagd. U wilt echter weten op welke punten hij is geslaagd. Hier komen ze: veel keuzes, goede opvolging, onder belasting schakelbare hoog-laag, gesynchroniseerde omkeerpook, overlap tussen de groepen en een transportgroep die voldoende laag begint. De drie laatste punten van dit rijtje zorgen ervoor dat we de ongesynchroniseerde groepenschakeling niet als een nadeel ervaren. De pook zou wel wat soepeler mogen schakelen. Onder de indruk zijn we van de souplesse waarmee de hoog-laag aangrijpt: zowel bij versnellen als bij vertragen. Van enige abruptheid is



De snelkoppelingen op de trekstangen zijn standaard; op de topstang ontbreekt dit gemak. Door de onderruit is er goed zicht op de wagentrekhaak. Rechts tegen het spatbord de afstandsbediening voor de hef



Links de omkeerschakeling; rechts de versnellingspook met vijf mogelijkheden en de onderbelasting schakelbare hoog-laag. Daarachter de pook met de vier groepen



De Hürlimann beschikt standaard over drie stuurventielen: twee dubbele en een enkele. Op de enkelwerkende is ook de frontheef aangesloten. Met de kogelkraan moet u een keuze maken

geen sprake, ook niet bij volgas.

De tuimelschakelaar zit op een handige plaats op de versnellingspook. De handgreep van de pook heeft echter dezelfde vorm als de handgreep van de omkeerpook; bovendien zitten de beide handgrepen niet ver van elkaar. Het zal iedere Hürlimann-chauffeur gegarandeerd een keer overkomen dat hij denkt op te schakelen van vier naar vijf, maar in plaats daarvan schakelt van voor-naar achteruit. Het pleit voor de synchronisatie van die omkeerpook dat het lukt, maar het heeft vrij rigoreuze gevolgen.

Jammer is, dat de pook die je het minst gebruikt (die van de groepen)

het dichtst bij de stoel zit.

De pedaaldruk van de koppeling is bijzonder laag (185 N = ruim 18,5 kg).

**REMMEN** De Hürlimann 478 remt als een trein. Bij onze standaard-snelheid van 20 km/h staat de trekker binnen twee meter stil. De hydraulisch bediende natte schijven in zowel voorwielen als op de 'snelle as' van de achterwielen doen hun werk prima.

Bij afzonderlijk links of rechts remmen kan de bestuurder via een klein 'stuurblokje' onder de cabine zelf bepalen of het betreffende voorwiel wel of niet moet assisteren. Voorzover wij na kunnen gaan

zal onder Nederlandse omstandigheden de chauffeur vrijwel altijd kiezen voor alleen achter remmen. Maar er zijn situaties denkbaar - misschien op een helling om afglijden te voorkomen - dat het voordeel kan bieden dat de beide wielen aan één kant remmen.

De handrem werkt afzonderlijk van de voetrem op de transmissie. Je moet ver bukken om bij het hendel te kunnen komen. Volgwagenberemming zat niet op onze trekker, maar behoort normaal wel tot het standaardpakket.

**BESTURING** Het stuurwiel hoog en zoveel mogelijk naar je toe; dat zit goed voor een Nederlander. De



verstellingen zijn gemakkelijk uitvoerbaar. Bij stationair toerental vraagt het sturen iets meer kracht dan we gewend zijn.

De draaicirkel ligt aan de gunstige kant van gemiddeld. Wilt u toch nog scherper, dan kunt u de begrenzningsnok van de stuuruitslag verwijderen. De spatborden moeten dan ook weg omdat deze anders tegen het motorblok aankomen.

De doorsnede van de draaicirkel, gemeten op het buitenste punt, komt dan met de voorwielaandrijving uitgeschakeld, onder de negen meter. Dat is heel netjes.

**ELEKTRICITEIT** We hebben al eens eerder het SLH (Same-Lamborghini-Hürliemann)-concern geprezen om het bedienen van de rijverlichting. Met een klein hendeltje onder het stuur schakelt u eerst de breedtelichten. In de volgende stand komen daar de dimlichten bij. Aantikken van de raw-hendel geeft dan het grootlichtsignaal. Met het kleine hendeltje in stand drie, geeft aantikken van de raw-hendel grootlicht of dimlicht.

Ook met de werkklampen zit het wel goed. Er zijn er twee voor en twee achter, in beide gevallen aan de dakrand bevestigd. Voor en achter zijn afzonderlijk en onafhankelijk van de rijverlichting te bedienen. Positief is ook de sterke startmotor: 3,5 kW (4,7 pk).

Slecht gesteld is het met de richtingaanwijzer. Het geluidssignaal en het controlelampje zijn zodanig zwak dat je bijna altijd de richtingaanwijzer vergeet. Voor mede-weggebruikers is dat nogal irritant en soms zelfs gevaarlijk. Een ander punt van kritiek betreft de afstand hart op hart van de koplampen; die bedraagt maar 24 cm. De lampen gaan daardoor bij dim- en grootlicht als één bundel werken.

**HEFINRICHTING** Onze testtrekker was als extra (tegen een meerprijs van zo'n f 12.500,- inclusief ballastgewicht) voorzien van een front hef met aftakas. Het is een eigen ontwerp van SLH met als bijzonderheid de plaats van de hefcilinders: die bevinden zich in de neus van de trekker. Het voordeel van deze aanpak is dat de koppelpunten vrij dicht op de trekker zitten. Bij aankoppelen van een (zwaar) werktuig hebben de vooras en de voorbanden minder te lijden. Volgens Hürliemann tilt de fronthef in de kogels 1500 kg. De bediening loopt via een enkelwerkend ventiel. Het zicht op de koppelpunten vanuit de cabine is redelijk.

De gewone hef, achter aan de trekker dus, komt met twee hulphefcilinders aan een hefkracht van 4165 daN (4250 kg). De hefarmen zitten dan bijna bovenin.

Met de hefarmen onderin bedraagt de hefkracht 3430 daN (3500 kg). Voor een 80 pk trekker zijn dat goede waarden. Jammer is dat de hef nogal na-ijlt.

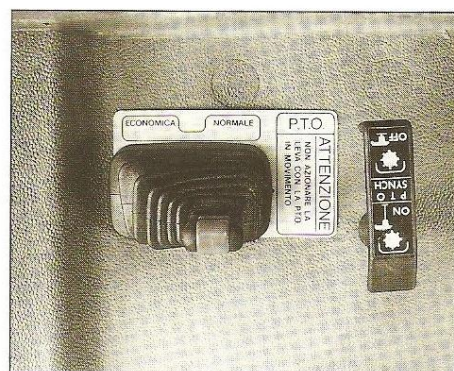
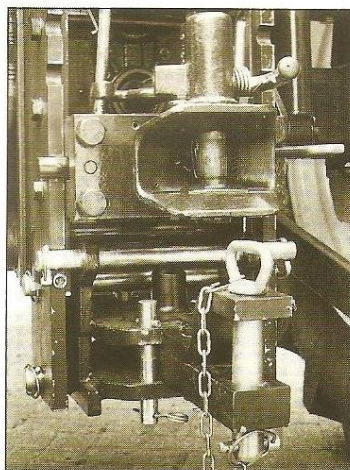
Terwijl de bedieningshendel al weer is losgelaten, zijn de hefarmen nog bezig hun 'ruststand' te zoeken. Aan de daalsnelheid valt niets in te stellen. Ongeacht de last die erin hangt, is die snelheid altijd gelijk. Hürliemann geeft aan dit systeem de naam Valvematic. In de praktijk functioneert het goed.

De stabilisatie van de trekstangen valt onder dezelfde noemer als hand-en voetgas: zoals het nu is functioneert het niet. De constructeurs moeten er nog eens goed naar kijken. Verder is de topstang aan de korte kant. Hij komt ver binnen de trekstangkogels, maar nauwelijks erbuiten.



Het stuurwiel is zowel horizontaal als verticaal verstelbaar. De meeste bestuurders zullen het zo hoog mogelijk plaatsen en dan zo dicht mogelijk naar zich toe

De snelverstel wagentrekhaak is standaard. Hij heeft een groot bereik. Voor de combinatie van zwaaiende trekhaak en kipperknobbel staat een meerprijs van f 1060,-



De onafhankelijke aftakas kan via de linkerhendel 1000 of 540 draaien bij een laag motortoerental. Dat bespaart brandstof. De rechter hendel is voor de rij-afhankelijke aftakas

**HYDRAULIEK** Bij een tegendruk van 170 bar is er aan de snelkoppelingen een doorstroming van 39 liter per minuut. Voor de gangbare werktuigen is dat ruim voldoende. De olie wordt gezuiverd in twee grote potten in de aanzuigleiding van de pomp. De snelkoppelingen zijn via de bekende soepele plastic dopjes beschermd tegen vervuiling. Ze zijn ook beveiligd op trekbelasting. Ten behoeve van het buitenwerkend circuit mag u rijdend 15 liter olie onttrekken en stilstaand 20. Dat zijn normale waarden.

Er zijn drie stuurventielen. Twee dubbelwerkende en één enkelwerkende. Op de laatstgenoemde is

ook de fronthef aangesloten. Via een kraan bovenop de achterbrug moet u een keuze maken: of een werktuig achter of de fronthef. De bediening van de beide dubbelwerkende ventielen is niet plezierig. De hendels en de slag die ze maken zijn te kort.

**AFTAKAS** Bij 540 toeren aan de aftakas is er van het motorvermogen van 59 kW nog 51 kW beschikbaar. Dat komt neer op een verlies van 13%. Dat is normaal voor een 540. Op de stand 1000 is 54 kW beschikbaar. Mocht u de genoemde vermogens niet nodig hebben, maar wel het aantal omwentelingen, dan kunt u zowel 1000 als

540 op een spaarstand schakelen. Een voorziening die in de praktijk meer zoden aan de dijk zet dan een trekker met een zuiniger motor, maar zonder spaarstand. De frontaftakas draait alleen op 1000 en heeft geen spaarstand. De 21 spiebanen op deze as vinden wij niet zo geslaagd. Dat vond de importeur blijkbaar ook, want na de test zijn zes spiebanen standaard geworden.

Zowel front-als achteraftakas hebben een elektrisch-hydraulische inschakeling. Inschakelen bij een laag motortoerental heeft de voorkeur.

De bedieningsknoppen zitten rechts en daar kunnen we positief over zijn. Verder beschikt de Hürli-



mann 478 standaard over een rij-afhankelijke aftakas. Die kunt u goed gebruiken voor wielaandrijving van een getrokken werktuig. De gewone aftakas blijft dan beschikbaar omdat de rij-afhankelijke op een aparte as zit.

**VOOR- EN ACHTERAS** Met twee drukknoppen rechts bedient u de differentieelsloten (in beide assen tegelijk) en de voorwiel aandrijving. Alle drie overbrengingen zijn onder belasting inschakelbaar. Zo zien we het in de praktijk het liefst. Als het moeilijk begint te worden, hoeft u niet eerst te stoppen. De mogelijkheid tot uitschakelen onder belasting is wat minder noodzakelijk, maar wel plezierig. Dat gemak moet u bij de Hürlimann missen. De beide differentieelsloten en de voorwiel aandrijving komen pas los als de overbrenging 'spanningsvrij' is.

Op het instrumentenpaneel maken functionele controlelampjes u duidelijk welke verbinding u hebt geschakeld. Het is alleen jammer

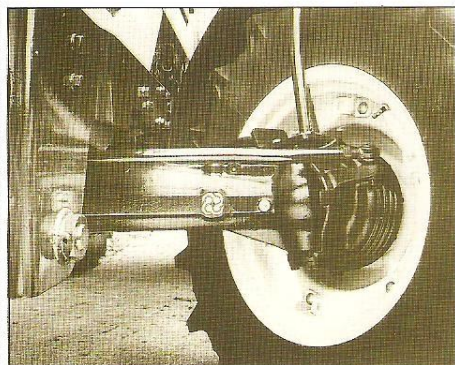
gen. Een ander nadeel is dat hij vanuit de stoel absoluut niet te zien is.

**CABINE** Het geluidsniveau in de cabine komt net boven de 82 dB(a). Dat is iets boven het gemiddelde, maar niet storend. Dat wordt het pas als u de achterraut en de beide zijruiten opent. Er komen dan zo'n drie à vier dB(a) bij. Voor luchtverversing kunt u ook gebruik maken van een dakluik en van een ventilator met een redelijke capaciteit. Ook dan loopt het geluidsniveau wat op, maar niet zo sterk als bij geopende zijruiten. De aangezogen ventilatielucht wordt gefilterd. We vermelden dit, omdat de lucht die door de kachelventilator wordt aangezogen, niet wordt gefilterd. De achterraut is onder het rijden te openen en ook weer dicht te trekken. Dat is plezierig. Ze steekt bovendien maar weinig achter de trekker uit, waardoor de kans op schade gering is.

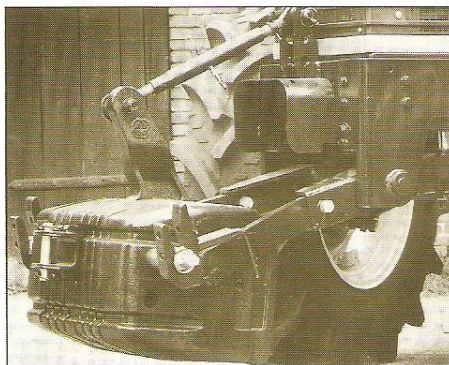
De buitenspiegels zitten op de portieren en zijn vanuit de cabine



Dankzij een frontgewicht van 430 kg op ruime afstand voor de vooras, rust er bij de Hürlimann 55 % van het gewicht op de vooras. Zonder het ballastgewicht is dat percentage 45



De vooras van de Hürlimann heeft als bijzonderheid dat de beremming is geïntegreerd in de wielnaaf. De trekker kan kort draaien, zeker als de voorspatborden zijn verwijderd



De hydraulische cilinders van de fronthef bevinden zich in de neus. Het werktuig komt daardoor kort op de trekker, hetgeen gunstig is voor de gewichtsverdeling

dat de lampjes gekoppeld zijn aan de drukknop en niet aan de verbinding zelf. Bij het uitschakelen kan dat dus verwarring geven.

**TREKHAKEN** De Hürlimann 478 heeft standaard een halfautomatische snelverstel wagentrekhaak. Tegen meerprijs hadden wij een kipperknobbel en een zwaaiende trekhaak. De snelversteller heeft een groot bereik: in zeven standen van 50 tot 98 cm boven de grond. De zwaaiende trekhaak heeft drie lengte-en drie breedtestanden. De lange borgpen boven de kipperknobbel heeft als nadeel dat hij in sommige hoogtestanden van de hef gehinderd wordt door de trekstan-

niet instelbaar. Bovendien zijn de steunen te kort, waardoor er achter de trekker een forse dode hoek ontstaat. Importeur Eurotrac laat we-

ten dat er in de toekomst langere steunen gemonteerd worden.

Het zicht naar voren is goed. Naar opzij en naar achteren is het

matig. De oorzaak daarvan ligt respectievelijk bij de spatbordverbreeders en bij de cabine die vrij ver naar voren is geplaatst. De zetel is van het Franse merk Sablé en beschikt over instelmogelijkheden voor hoogte, lengte, gewicht en de rugleuning. Een eventuele bijrijder moet het met aanmerkelijk minder comfort doen. Je kunt zitten, maar daar is dan ook alles mee gezegd.

**ONDERHOUD** De motorolie-peilstok is bereikbaar zonder de zijbepaling weg te nemen. De zijplaten zelf zitten met twee vleugelmoeren vast en zijn eenvoudig te verwijderen en weer aan te brengen. Het vervangen van de V-snaar is problematisch, maar met de huidige kwaliteit van dat onderdeel zal het hooguit aan de orde komen bij een jaarlijkse grote beurt. Vóór de radiator zit onderaan een klein koel-element voor de hydrauliek-olie. De accu staat daar echter op een zodanige manier voor, dat we ons afvragen of hier nog wel van koelen sprake kan zijn.

Het peilglas van de hydrauliek-olie (tevens achterbrug-olie) is zo klein, dat er niet te zien is hoever de olie er nu onder of boven staat. Bij een grote beurt (jaarlijks of na 1200 uur) blijft de hoeveelheid te versnoven olie beperkt tot 61 liter. De brandstof-vulopening zit op een plezierige plaats linksvoor de cabine. De inhoud (107 liter) mocht wel meer zijn.

## I N ' T K O R T

### PLUS

- veelzijdige transmissie
- goede gewichtsverdeling
- doordachte fronthef
- spaarstand aftakas
- goede remmen

### MIN

- onpraktisch hand- en voetgas
- weinig doordachte stabilisatie
- bovengemiddeld brandstofverbruik



# HÜRLIMANN H 478 PRESTIGE

**AFMETINGEN** Een genot. Zo zouden we het gewicht in de frontheff willen noemen. 430 Kg in één keer aan- of afkoppelen. Zonder zwaar tillen of moeilijk sleutelen.

Het gewicht is minder zwaar te maken door er platen af te halen. Een gewicht dat gemakkelijk aan- en af te koppelen is, zit echter alleen aan de trekker als het nodig is.

Aantrekkelijk is dat het gewicht ook aan de achterzijde in de hef kan.

Het vormt dan een tegenhanger voor bijvoorbeeld een frontmaaier. In standaarduitvoering rust er 45% van het gewicht van de trekker op de vooras. Een goede verdeling. Met het gewicht in de frontheff wordt dat percentage op de vooras maar liefst 55.

Qua lengte zit de Hürlimann op het gemiddelde. Qua hoogte zit hij daar zo'n 15 centimeter onder; dat is plezierig bij lage deuropeningen. Met de standaardvelgen behoort een spoor van 150 cm tot de mogelijkheden.

**SAMENVATTING** De Hürlimann 478 is in de vermogensklasse van 80 pk een sterke kandidaat.

De trekker heeft een veelzijdige transmissie, goede remmen, een sterke hef, een 'economische' aftakas en een goede gewichtsverdeling.

Bovendien is de trekker wendbaar en laag. Kortom, veel zaken die je als boer of loonwerker bij een trekker zoekt, vind je op deze Hürlimann. Daarbij is het vooral het punt van de transmissie -en dat gold ook voor de eerder geteste Same Explorer- waarop deze trekker hoog scoort.

Het voorgaande wil echter niet zeggen dat alles koek en ei is. Het brandstofverbruik bijvoorbeeld ligt boven het gemiddelde. Verder valt aan de bediening van hand- en voetgas veel te verbeteren. Ook wat betreft de stabilisatie van de trekstangen hebben de Zwitserse Italianen (of Italiaanse Zwitsers zo u wilt) nog wat te leren. Lastig is ook het na-ijlen van de hef.

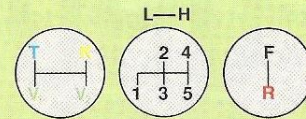
Onpraktisch zijn de te korte spiegelsteunen, het kleine peilglas voor de achterbrug-olie en de geringe inhoud van de brandstoftank.

Het eindoordeel over de Hürlimann blijft echter positief, omdat de enig onzekere factor, de prijs, geen reden tot op- of aanmerkingen geeft. Die ligt in standaarduitvoering met f 1422,- per kW motorvermogen mooi op het gemiddelde.

Testers: Willem C. Angenent, Henk Beunk

<b>Motor</b>	
merk en type	: Hürlimann 1000,4 W1
soort	: viercilinder viertakt diesel
compressieverhouding	: 17:1
boring x slag	: 105 x 115,5 mm
inhoud	: 4000 cm <sup>3</sup>
maximum vermogen	: 59 kW (80 pk) bij 2500 toeren
specifiek vermogen	: 68 cm <sup>3</sup> /kW
maximum koppel	: 284 Nm bij 1350 toeren
koppel bij maximum vermogen	: 225 Nm
stijgingsfactor van het koppel	: 0,57
merk en type brandstofpomp	: Bosch individueel
specifiek brandstofverbruik	: 261 gram/kW/h bij max. vermogen
soort koeling	: vloeistof
luchtfiler	: droog

## Schakelpatroon



T = transportgroep  
K = kruipgroep  
V<sub>1</sub> en V<sub>2</sub> = veldgroepen  
LH = hoog-laag  
F = vooruit  
R = achteruit

**Snelheden per versnelling**  
bij nominaal toerental  
(2500 omwentelingen per minuut) en op 16.9R34 banden

**Koppeling**  
enkele droge plaat, doorsnede 300 mm, hydraulisch bediend

**Transmissie**  
40 versnellingen zowel voor- als achteruit incl. onder belasting schakelbare hoog-laag

**Remmen**  
achter: nat platenpakket op snelle as eindvertraging; voor: nat platenpakket in wielnaaf

**Draaicirkel**  
ongeremd en gemeten vanaf buitenkant van voorwiel; zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 10.30 m, linksom 10.15 m; met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 11.05 m, linksom 10.90 m

**Elektrisch systeem**  
12 Volt; capaciteit accu 100 Ah  
capaciteit dynamo 55A, 700W  
vermogen startmotor 3,5 kW

**Hefinrichting**  
cat. 2; trekkrachtregeling via trekstangen  
maximum hefkracht: 4165 daN (4250 kg), frontheff 1470 daN (1500 kg)  
door het hele traject: 3430 daN (3500 kg)

**Hydrauliek**  
3 stuurventielen: twee dubbelwerkend  
2 pompen: één voor hef en buitenwerkend circuit en één voor stuur en overige functies  
capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen): 39 l/min. bij een druk van 170 bar; maximum haalbare druk: 190 bar; aantal liters voor extern gebruik: rijdend 15 l, stilstaand 20 l

**Aftakas**  
aantal 3, onafhankelijk, rij-afhankelijk en frontaftakas, achter schakelbaar op 540 en 1000 en spaarstand  
achter: 6 spiebanen en 35 mm doorsnede, koppeling via natte lamellen  
maximum vermogen: 54 kW bij 2500 toeren; vermogen bij 1000: 54 kW bij 2450 toeren; vermogen bij 540: 51 kW bij 2200 toeren

**Voor- en achteras**  
achter: eindvertraging planetair differentieel slot onder belasting inschakelbaar zowel voor als achter  
voor: aandrijving centraal mechanisch, onder belasting inschakelbaar

**Spoorbreedte**  
voor: 160 cm, in te stellen van 160 tot 210 cm in vijf stappen van 10 cm  
achter: 160 cm, in te stellen van 150 tot 200 cm in vijf stappen van 10 cm

**Geluidsniveau**  
in cabine: 82,5 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met nominaal motortoerental

**Garantie**  
een jaar op arbeidsloon en onderdelen

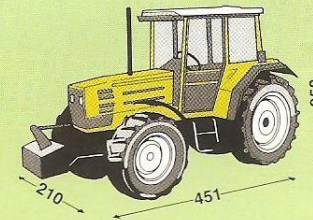
**Inhoud**

motorcarter	: 9,2 liter
versnellingsbak	: 52 liter
differentieel achter	: zie versnelling
eindvertraging achter	: zie versnelling
hydrauliek	: zie versnelling
stuurinrichting	: zie versnelling
differentieel voor	: 6 liter
eindvertraging voor	: 2 x 1,5 liter
brandstoftank	: 107 liter

**Verversingstermijn**

motorolie	: 150 uur
overige reservoirs	: 1200 uur of jaarlijks

## Afmetingen



wielbasis : 241 cm  
bodenvrijheid : 36 cm  
laagste punt : bevestigingsplaat wagentrekhaak

**Banden**  
achter : 16.9 R 34 Kleber  
voor : 14.9 R 24 Kleber

**Gewicht zonder frontgewichten (met frontheff)**

op vooras	: 1650 kg (45%)
op achteras	: 2030 kg (55%)
totaal	: 3680 kg
specifiek	: 62 kg/kW

**Importeur**  
Eurotrac Holland bv  
Schoolstraat 122a/Postbus 83  
7470 AB Goor  
Tel. (05470) 7 17 18  
Aantal dealers: 25

**Brutoprijs in standaarduitvoering** f 83.915  
**Meerprijs**  
- frontheff en -aftakas f 9.850  
- frontgewicht f 2.490  
- zw. trekh. + kipperknobbel f 1.060

**Brutoprijs in geteste uitvoering** f 97.315  
**Meerprijs bij directe levering**  
- extra dubbelwerkend stuurventiel zie boven  
- fronthefinrichting + aftakas f 1.550  
- volgwagenberemming standaard  
- frontgewichten zie boven  
- kruipversnellingsbak standaard  
- zwaaiende trekhaak zie boven  
+ kipperknobbel

**Brutoprijs tweewielaandr.** f 69.455

