

BEKNOPTE

AANWIJZINGEN

VOOR HET INRIJDEN, BEDIE-  
NEN EN ONDERHOUD VAN

MATCHLESS

1 CYLINDER

MOTORRIJWIEL

MATCHLESS

IMPORTRICE

R.S. STOKVIS & ZONEN N.V.

AFDELING MOTORRIJWIELEN

ROTTERDAM

BEKNOPTA AANWIJZINGEN VOOR HET INRIJDEN, BEDIENEN  
EN ONDERHOUD VAN MATCHLESS 1 CYLINDER MOTORRIJWIELLEN.

HET STARTEN VAN DE MOTOR.

- a. Controleer of er voldoende brandstof in de benzine-tank is.
- b. Controleer het oliepeil in de olietank; het niveau mag niet lager komen dan het onderste merkteken en de tank en niet hoger dan het bovenste merkteken.
- c. Let op dat de versnellingspedaal "vrij" staat.
- d. Druk de zeskante moer van de rechter benzinekraan, waarop staat "Push-on" naar binnen. Nu staat de kraan open. De linker kraan dient voor reserve.
- e. Controleer of de luchtmanette geheel dicht staat, dit is dus van de rijder af.
- f. Stel de ontsteking op vol vóór en schuif de manette, ca.  $1/3 - 1/2$  van de totale beweging weer terug.
- g. Open het gashandle, door naar binnen te draaien, doch niet meer dan  $1/6$  van de totale draailengte.
- h. Vlotter, totdat men voelt dat de vlotterkamer met benzine gevuld raakt.
- i. Trek de kleplichter in, dit is de kleine hevel, links op het stuur, onder het koppeling handle. Door de kickstarterpedaal circa 3 x naar beneden te trappen, laat men de motor enkele slagen draaien. Dit is alleen nodig wanneer de motor koud is en dient om de motor los te maken.
- j. Druk de kickstarter naar beneden, totdat men compressie voelt. Trek de kleplichter in en druk iets door tot de motor juist over de compressie geholpen is. Laat nu de kickstarterpedaal bijna tot haar normale stand terugkomen en druk de kickstarter met een flinke zwaaiende trap, zonder gebruik van kleplichter, naar beneden. De motor zal dan onmiddellijk starten. Gebeurt dit niet, dan nogmaals herhalen. Laat de kickstarter niet te hard tegen de stop terugveren.

HET RIJDEN.

Nadat de motor gestart is, rijdt men niet direct weg, doch geeft de motor circa 1 minuut gelegenheid op temperatuur te komen. Laat het toerental hiervoor niet te hoog oplopen, maar ook niet te laag, zodat de motor op normale snelheid

draait. Rijd nooit met een hoge snelheid weg, wanneer de motor nog koud is. Geef de olie gelegenheid warm te worden, waardoor zij dunner wordt. Totdat de bedrijfstemperatuur bereikt is, is de olie toevoer nog beperkt. Vastlopen kan hierdoor dus vermeden worden. Na een halve minuut kunt U de luchtmanette geheel openzetten. Controleer nog of de olie circulatie functionneert door de tankdop los te nemen en te controleren of olie teruggevoerd wordt. Trek nu het koppelinghandle links op het stuur in en trek de versnellingspedaal omhoog, dus in de eerste versnelling. Geef een weinig gas en laat de koppeling langzaam los. Voor het overschakelen naar 2, 3 of 4, telkens gas minderen, ontkoppelen, het versnellingspedaal zoveel mogelijk naar beneden drukken, koppeling laten opkomen en weer gas geven. De versnellingspedaal moet bij het schakelen niet naar beneden getrapt worden, maar met de voet gedrukt, totdat de pedaal niet verder gaat. Voor het terugschakelen moet de versnellingspedaal omhoog getrokken worden. Bedenk dat de koppeling alleen gebruikt mag worden bij het wegrijden, overschakelen en stoppen. Nooit rijden met een half ingetrokken koppelinghandle. Bij normaal rijden volle vóór ontsteking geven. Bij langzaam rijden ontstekingsmanette iets terug zetten. Rijd altijd weg in de eerste versnelling. De neutrale stand bevindt zich tussen de eerste en de tweede versnelling, terwijl de juiste stand DIE is, wanneer het merk correspondeert met de letter "N". De kleplichter mag bij normaal rijden niet gebruikt worden. Om de motor te doen stilstaan sluit men gas af en licht de kleplichter, totdat de motor ophoudt te lopen. Om het motorrijwiel tot stilstand te brengen, sluit men gas af, trekt de koppelinghevel in en gebruikt beide remmen met overleg. Stel de schakelpedaal in neutrale stand en licht dan de kleplichter. Wanneer men de motor laat staan, sluit men de benzinekraan af. Vooral bij nat weer of gladde wegen is het meestal beter beide remmen gelijktijdig te gebruiken, doch doe dit zeer voorzichtig, daar bij het gebruik van één der beide remmen slippgevaar bestaat.

### INRIJDEN.

Vooral de eerste 1500 km moet de motor gelegenheid krijgen "in te lopen".

Het gashandle moet dan ook niet meer dan ongeveer 1/3 van de totale slag opengedraaid worden. Hoewel veelal maximum snelheden voor de inrijperiode in de diverse versnellingen worden opgegeven, is dit meestal geen maatstaf. Het is alleen noodzakelijk het gashandle niet te ver open te draaien. Speciale aandacht moet gedurende de inrijperiode gegeven worden aan de punten zoals klepspeling, kettingen, remmen, onderbrekerpunten, balhoofdlagers; al deze delen zetten zich de eerste paar 100 km.

Vooral aan het balhoofdlager moet aandacht worden geschonken; wanneer de afstelling niet juist is, kan het lager zeer spoedig beschadigd raken.

Nadat 1500 km gereden is, kan het gashandle over kortere afstanden zo nu en dan iets verder opgedraaid worden. Minstens 3000 km moet gereden zijn, voordat de motor op topsnelheid geprobeerd kan worden. Ook een hoog toerental in lage versnelling is uit den boze.

### CONTROLE VAN DE OLIECIRCULATIE.

Er is gezorgd dat de circulatie van de olie gecontroleerd kan worden en dit moet voor iedere rit gedaan worden. Indien de vuldop van de olietank verwijderd wordt, kan men de terugkerende olie zien lopen uit het kleine pipje bij de vuldophouder. Dit moet onmiddellijk gebeuren nadat de motor uit koude toestand gestart is.

Wanneer de motor n.l. langere tijd heeft stil gestaan, is alle olie in het carter gezakt, zodat, wanneer de motor gestart wordt, overvloedig olie uit het carter gezogen kan worden.

De terugvoer geschiedt dan regelmatig en is zeer groot.

Zou dan de oliecirculatie niet functioneren, dan kan men direct constateren dat er iets niet in orde is. Wanneer de motor eenmaal enige tijd loopt, kan de teruggevoerde olie gemengd zijn met luchtbellens en zo nu en dan zelfs geheel, korte tijd, wegblijven. De terugvoerpomp pompt n.l. meer dan de aanvoerpomp toevoert, zodat bij de terugvoer naast olie ook

luchtbellens kunnen worden meegezogen. Bij plotselinge acceleratie kan de terugvoer dan ook enige ogenblikken geheel ophouden, terwijl met gasminderen weer een grotere terugvoer dan normaal geconstateerd kan worden.

### WELKE SOORT OLIE?

Voor de MOTORSMERING in de ZOMER:

VIT-O-RUN	} Dikte SAE 50.
Motorolie Shell X 100	
Mobiloil "D"	
Essolube 50	
Castrol Grand Prix	

Voor MOTORSMERING in de WINTER:

VIT-O-RUN	} Dikte SAE 30
Shell X 100	
Mobiloil "A"	} Dikte SAE 30
Essolube 30	
Castrol "XL"	

Voor de VERSNELLINGSBAKSMERING:

Motorolie als in de zomer.

Voor NAAFSMERING EN ALLE FRAUDEDELEN:

VIT-O-RUN VET  
 Mobilgrease No. 2  
 Castrolcase Medium  
 Esso Grease  
 Shell Retinax Grease C.D.

Voor de TELEDRYLLISCHE VOORVORK:

VIT-O-RUN	} Dikte SAE 20
Shell X 100	
Mobiloil "artic"	
Essolube 20	
Castrolite	

Voor de ACHTERKetting:

Talkvet

## DAGELIJKS.

## OLLETANK.

Controleer het olie-niveau en vul indien nodig bij.  
Controleer de oliedistributie.

## BENZINETANK.

Controleer het niveau en vul zondig bij.

## WEKELIJKS.

## OLLETANK.

Controleer niveau en ververs indien noodzakelijk.

## BANDEN.

Controleer de spanning en pomp zondig op.

## IEDERE 800 KM.

## OLLETANK.

Ververs de eerste 800 km olie en reinig het vilten filter.

## VERSNELLINGSBAK.

Ververs de eerste 800 km olie en vul opnieuw met een halve liter olie.

## OLIEBADKETINGKAST.

Controleer het olie niveau. Dit moet gedaan worden met de motor verticaal staand op een vlakke bodem. De niveau hoogte mag dan niet minder zijn dan  $\frac{3}{16}$ " onder de onderste rand van de controlestop.

## ACHTERKETING.

Indien nodig droog met motorolie inborstelen.

## ACCU.

Controleer iedere cel op vloeistofhoogte en vul indien nodig met godistilleerd water bij, doch nooit hoger dan  $\frac{1}{2}$  cm boven de platen.

## IEDERE 1500 KM.

## OLLETANK.

Ververs de eerste 1500 km olie.

## ACHTERKETING.

Demonteren (onder vochtige weersomstandigheden) en in gesmolten vet dampelen.

## VERSNELLINGSBAK.

Voeg  $\pm$  60 o.c. voorgeschreven olie bij.

## NAVEN.

Spuut een weinig vet bij.

## REMOK.

Een weinig vet bijspuiten.

## BALHOOFD.

Een weinig vet bijspuiten.

## KLEINERE DELEN.

Smeer alle bewegende delen met motorolie en voeg overdadige olie weg.

## LUCHTFILTER.

(wanneer gemonteerd) Reinig on olie het filter-element opnieuw.

## IEDERE 5000 KM.

## ACHTERKETING.

Bij droge weersomstandigheden: demonteren en in gesmolten vet dampelen.

## REMPEDAAL.

Een weinig vet bijspuiten.

## SNELHEIDSMETER.

Een weinig vet in de aandrijving spuiten.

## MAGNEET.

Een druppeltje olie op de onderbreker, reinig onderbrekerhamer en smeer met dunne olie in, reinig de onderbrekerpunten en stel indien nodig opnieuw af.

## BOUGIE.

Reinig de bougie en stel, indien nodig, de electrodenafstand opnieuw af.

**BALHOOFD.**

Controleer het balhoofd op op- en neerwaartse speling en stel zonodig bij.

**BOUWEN EN HOEVEN.**

Controleer alle bouwen en moeren op vastheid en draai zonodig aan. Let echter op dat niet te vast aangedraaid wordt.

**TUJELAARS.**

Controleer de speling en stel zonodig opnieuw af.

**IEDERE 8000 KM.**

**OLIETANK.**

Olie verversen. Wanneer de motor veel voor korte afstanden wordt gebruikt, elke 3 maanden olie verversen inplaats van elke 8000 km.

**FILTER.**

Reinig het metalen filter in de olie tank en reinig het vilten filter in de olietank.

**MAGNEET.**

Reinig deze volledig.

**DYNAMO.**

Reinig deze volledig.

**VOORVORK.**

Controleer beide poten op olie-inhoud en vul, indien nodig, bij. Te weinig olie kan bemerkt worden, door een minder geruisloze werking van de vork.

**ACHTERSCHOKBREKERS.**

(Indien gemonteerd). Controleer de olie inhoud en vul zonodig bij. Te weinig olie bemerkt men door minder geruisloze werking.

**CARBURATEUR.**

Demonteer de vlotterkamer en reinig deze inwendig.

**IEDERE 15000 KM.**

**MAGNEET EN DYNAMO.**

Demonteer magneet en dynamo, laat deze reinigen, opnieuw smeren en algehele revisie ondergaan.

**LUCHTFILTER.**

(Indien gemonteerd) Vernieuw het filter element.

**BELANGRIJKE GEGEVENS.**

**KLEPPENCOMMANDO:**

Inlaatklep afstelling:

Inlaatklep opent 32° voor bovenste dode punt, Inlaatklep sluit 63° na onderste dode punt.

Uitlaatklep afstelling:

Uitlaatklep opent 65° voor onderste dode punt. Uitlaatklep sluit 30° na bovenste dode punt.

Het kleppen commando moet gecontroleerd worden met een klep speling van .016" voor in- en uitlaatklep. Hierna moet de juiste klep speling welke bij warme (niet hete motor) voor in- en uitlaatklep "nul" moet zijn, worden afgesteld.

De stoterstangen moeten dan vrij kunnen ronddraaien, echter zonder merkbare op- of neerwaartse speling.

**ONTSTEKINGSAFSTELLING.**

De juiste vóór ontsteking is 35.1/2° (7/16" = 11.1mm)

**VOORVORK.**

Inhoud per poot normaal 184.6 c.c. olie SAE 20, bij aftappen kan dan maximum 170.4 c.c. worden opgevangen. Bij zwaardere dan normale belasting mag de inhoud per poot maximum tot 284 c.c. verhoogd worden. Om de demping te verhogen, kan dikkere olie b.v. SAE 30 worden gebruikt.

Voor normaal rijden wordt aanbevolen 184.6 c.c. per poot, dikte SAE 20 aan te houden, daar dit comfortabel rijden waarborgt.

**ACHTERWIELVERING.**

Inhoud per poot 85 c.c. olie SAE 20. In geen geval mag meer olie dan 90 c.c. per poot aanwezig zijn. Bij aftappen van de schokbrekers kan maximum 75 c.c. olie afgetapt worden.

10 c.c. blijft in de poot achter, er mag dus na volledig aftappen niet meer dan 75 c.c. olie per poot bijgevuld worden.

#### ENKELE INSTRUCTIES.

##### VULLEN VAN DE VOORVORK:

Geen enkel onderdeel van de teledraulische voorvork heeft aparte smering, maar het verdient aanbeveling de olie inhoud elke 8000 km te controleren. De normale voorvork inhoud is, zoals reeds vermeld, per poot 184.6 c.c.

Plaats de motor staande met het gewicht op beide wielen. Het beste kan dit gedaan worden door onder beide voetrusten een steun te schuiven. Draai de zeskante pluggen aan de bovenzijde van de vork binnenbuizen los; deze zitten op dezelfde hoogte van het stuur en aan de plug zitten de demperstangen gemonteerd.

Gebruik voor het opvangen en meten van de olie een maatglasje met niet minder dan circa 300 c.c. inhoud.

Verwijder de aftapplug aan de onderzijde van de vorkpoot en vang de uitvloeiende olie op.

Monteer de aftapplug weer en beweeg de demperstangen met behulp van de zeskante pluggen enkele malen op en neer, (pompwerking) waarbij vooral de slag naar boven, zo snel mogelijk moet gaan, zonder echter kracht uit te oefenen, zodat alleen de vingers gebruikt behoeven te worden.

Deze pompwerking moet gedaan worden om eventueel achtergebleven olie in de demperbuizen boven de demperklep, te verwijderen.

Wacht ca. 2 minuten en demonteer de aftapplug nog eens. Herhaal deze werkzaamheden totdat geen olie meer uit het aftapgat komt. Wanneer de vork de juiste hoeveelheid olie bevatte, zal ongeveer 170 c.c. olie afgetapt kunnen worden.

Wordt minder olie afgetapt, dat moet in het maatglas olie bijgevuld worden, tot 170 c.c. olie.

Zou meer olie afgetapt worden, dan moet het teveel aan olie uit het maatglas worden verwijderd.

Monteer de aftapplug weer en giet voorzichtig boven in de buis 170 c.c. olie per poot. Hierna kan de zeskante plug weer gemonteerd worden.

Hoewel de normale olie-inhoud per poot 184 c.c. bedraagt, kan slechts 170 c.c. via de aftapplug afgetapt worden.

Zou de vork geheel gedemonteerd worden en daarna weer gemonteerd moeten worden, dan moet vanzelfsprekend per poot 184 c.c. olie worden gevuld.

HET VULLEN VAN DE ACHTERSCHOKBREKER: (alleen voor vaklieden).

Eén schokbreker wordt eerst losgenomen, door de bovenste bevestigingsbout te demonteren. Let op de plaats van de afstandringen.

Verwijder daarna de onderste bevestigingsbout en neem de poot los. Met behulp van een goed passende klem die geheel om de buitenbuis moet liggen, klemt men de buitenbuis direct boven de onderste bevestigingslug in de bankschroef. Draai nu de bevestigingslug los. Neem de schokbreker nu verticaal aan het ondereinde vast, zodat de poot omgekeerd naar beneden hangt en verwijder voorzichtig de losgedraaide onderste bevestigingslug. Neem nu het uitstekende einde van de demperbuis met beide vingers beet, en beweeg deze enkele malen op en neer. (Pompwerking)

Hierna giet men de olie-inhoud in een maatglas. Het kan noodzakelijk zijn de pompwerking enkele malen te herhalen om eventuele olie, welke onder de demperklep zit, te verwijderen. Laat tenslotte het open einde van de buis ondersteund boven het maatglas enkele minuten uitdruipen.

Indien de poot de juiste hoeveelheid olie bevatte, moet 75 c.c. in het maatglas aanwezig zijn, 10 c.c. olie blijft in de poot achter en kan niet afgetapt worden. Nu giet men voorzichtig precies 75 c.c. olie in de poot terug, waarna de bevestigingslug weer vastgeschroefd kan worden en goed aangedraaid om olielekkage na montage van de schokbreker te voorkomen.

De andere schokbreker wordt op dezelfde wijze bewerkt.

#### SERVICE BEURT.

Na 800 km of binnen 3 maanden na aflevering, is het noodzakelijk dat de motor een service beurt krijgt, waarbij de volgende werkzaamheden moeten worden verricht:

- a) Controleer en stel zonodig bij:
- 1e. Klopspeling.
  - 2e. Onderbrokerpunten .010" tot .012" = 0.25-0.3mm
  - 3e. Bougie (Electrodonafstand .015" = 0.4mm) Champion NA 8 of NA 10 of KLG type FE 80, 14 mm draad, 3/4" = (19 mm schacht.)
  - 4e. Koppeling.
  - 5e. Kettingen.
  - 6e. Wirollagers. (Deze moeten enige eindspeling hebben en wel ongeveer .002" = 0.05 mm.)
  - 7e. Remmen.
  - 8e. Voorvork, schokbrekers en balhoofd.
  - 9e. Uitlijnen van de wielen.
  - 10e. Bandenspanning. De juiste bandenspanning bedraagt voor SOLO rijden en normale belasting, 18 lbs voor de voorband en 22 lbs voor de achterband.
- b) Draai alle uitwendige bouten en moeren inclusief cylinderbouten en kroonstukschroeven zonodig vast aan.
- c) Vul de accu bij en controleer de verlichting.
- d) Reinig de carburateur en stel het mengsel opnieuw af
- e) Stel en smeer alle labels.
- f) Smeer alle nippels.
- g) Tap olie af, reinig het filter en ververs de olie.
- h) Controleer het niveau in de oliebadkettingkast.
- i) Vul de versnellingsbak bij.
- j) Controleer de machine op de weg.

TECHNISCHE GEGEVENEN.

MOTORNUMMER : Ingeslagen links op het carter.  
 FRAMENUMMER : Ingeslagen op het frame rechts onder het zadel.  
 BORING : 350 c.c. modellen 2.71 87" (2.23/32" = 69.055 mm)  
 500 c.c. modellen 3.250" (3.1/4" = 82.55 mm)  
 SLAG : Alle modellen 93 mm (3.65 625")  
 CAPACITEIT : 350 c.c. modellen 347 c.c.  
 500 c.c. modellen 498 c.c.

INHOUDEN	:	HOEVEELHEID
PLAATS	:	
MOTOR 350 c.c.	:	347 c.c.
500 c.c.	:	498 c.c.
VERSNELINGSBAK	:	568.2 c.c.
VOORVORK PER POOT	:	184.6 c.c.
SCHOKBREKER PER POOT	:	85 c.c.
ACHTERVORK, SCHAFFNIEPLAGER:	:	42.6 c.c.
BRANDSTOFTANK (verend en vast frame)	:	13.638 liter
BRANDSTOFTANK (wedstrijd modellen)	:	10.2285 liter
OLIETANK (het bovenste niveaulijn)	:	2.557 liter

CARBURATEUR	300	500
Type . . . . .	76AE/1AK	89B/1AK
Hoofdsproeier (wanneer geen luchtfilter gemonteerd) . . . . .	150	180
Hoofdsproeier met luchtfilter . . . . .	130	160
Gasschuif . . . . .	6/4	29/4
Naaldstand voor de sproeiernaald	3e ink. van boven	2e ink. van boven
Naaldstand (met luchtfilter)	2e ink. van boven	2e ink. van boven

COMPRESSIEVERHOUDING:			
MODEL	NORMAAL	WEDSTRIJD	
350	6.53 tot 1	9.42 tot 1	
500	6.26 tot 1	7.5 tot 1	
		en	8.5 tot 1

VERSNELINGSBAK VERHOUDING:				
Model	1e versnell.	2e versnell.	3e versnell.	4e versnell.
Normaal	2.65 tot 1	1.70 tot 1	1.308 tot 1	1 tot 1
Wedstrijd (vast frame)	3.11 tot 1	2.02 tot 1	1.422 tot 1	1 tot 1
Wedstrijd (verend)	2.65 tot 1	1.70 tot 1	1.308 tot 1	1 tot 1

OVERBRENGINGSVERHOUDING:

Motorkettingwiel	1e versnell.	2e versnell.	3e versnell.	4e versnell.
15 tanden	13.55 tot 1	11.90 tot 1	9.15 tot 1	7 tot 1
16 tanden (c)	17.32 tot 1	11.15 tot 1	8.58 tot 1	6.56 tot 1
17 tanden	16.32 tot 1	10.47 tot 1	8.05 tot 1	6.16 tot 1
18 tanden (a)	15.44 tot 1	9.90 tot 1	7.63 tot 1	5.83 tot 1
19 tanden	14.55 tot 1	9.33 tot 1	7.18 tot 1	5.49 tot 1
20 tanden	13.91 tot 1	8.91 tot 1	6.86 tot 1	5.25 tot 1
21 tanden (b)	13.25 tot 1	8.50 tot 1	6.54 tot 1	5.0 tot 1

(a) Standaard op 350 modellen en 500 wedstrijd modellen met verend frame.

(b) Standaard op 500 modellen.

(c) Standaard voor 350 wedstrijd modellen met verend frame.

ONTSTEEKING (magneet)

Model	Fabriek	Type	Draairichting	Puntonafstand	Ontstekingstijdstip voor bovenste dode punt (met de manette op vol vóórontsteking)
Normaal	Lucas	NI-4	Anti-klok	.012" (0,3mm)	35 $\frac{1}{2}$ <sup>o</sup> (7/16" = 11mm)
Wedstrijd	Lucas	NR-1	Anti-klok	.012" (0,3mm)	35 $\frac{1}{2}$ <sup>o</sup> (7/16" = 11mm)

VERLICHTING (gloeilampen)

Plaats	Type	Voltage	Wattage
Koplamp (Pre-focus)	Duplo lamp	6	30 x 24
Stadslamp	Enkel contact	6	3
Achterlamp	Dubbel contact	6	18 & 3
Snelheidsmeter	Enkel contact	6	1,8

OVERMAATDELEN.

De ondergenoemde delen kunnen in overmaat voor 350 en 500 1 cylinder motoren geleverd worden.

Big-ond rollen .001" overmaat  
 Zuigers en zuigervoren: .020" en .010" overmaat (0.5 en 1 mm)

ZUIGERS (Standaard maat)

Model	Bovenkant zuiger mantel diameter	voor tot achter-speling	Onderdeel nummer
350	2,7176" = 69.03 mm	.001" = 0,025 mm	013504
500	3.2490" = 82,525mm	.001" = 0,025 mm	013505

Bovengenoemde maten zijn onderhevig aan een toegestaan tolerantie van + of - 0,0005".

ZUIGERVEREN.

Voerslot normaal	.006"
maximum toegestaan	.030"
Groefspeling zuigervoor	.002"

BOUGLES

TYPE	DRAAD	SCHACHT	ELECTRODEN AFST.
Champion NAC-NA10 of K.L.G. FE 80	14 ga	3/4"	.015 tot .018"

KLEPPENCOMMANDO (met .016" tuimelaarspeling)

	INLAAT KLEP	UITLAAT KLEP
Opent	32 <sup>o</sup> voor bovenste dode punt	Opent 65 <sup>o</sup> voor onderste dode punt
sluit	63 <sup>o</sup> na onderste dode punt	sluit 30 <sup>o</sup> na bovenste dode punt

GEWICHT MET LEEGE TANK

Model	Vast frame	Verend frame	Wedstrijdmodel verend model
350	156 kg	170 kg	136 kg
500	160 kg	175 kg	138 kg

WIELEN

Lager uindspeling: .002" = 0,05 mm

53.06.26.270.V.