

Ao aplicar os reparos, elas não devem terminar na área de flexão, caso fique nesta área deve ser trocado por outro reparo de medida maior.

When making the repairs, the patch may not overlap the bending area, if it overlaps this area it must be replaced by another patch of a larger size.

Al aplicar las reparaciones, éstas no deben terminar en la zona de flexión, si termina en esta zona se debe sustituir por otra reparación de mayor tamaño.

Quando si applicano i rappelli, questi non devono terminare nella zona di flessione. Se occupano questa zona devono essere sostituiti da un altro rappello più grande.

Lors de l'application des emplâtres, ils ne doivent pas se terminer dans la zone de flexion. S'ils occupent cette zone, ils doivent être remplacés par un autre emplâtre plus grand.

Wenn die Reparaturen durchgeführt werden, sollten diese nicht an den Flexionszonen enden. Wenn sie in dieser Zone enden, sollten sie durch eine andere größere Reparatur ersetzt werden.

Se o reparo terminar na área A-B o dano é considerado não reparável.

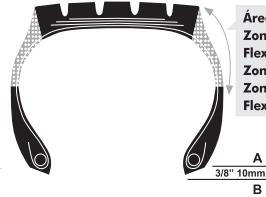
If the patch overlaps the A-B area, the damage is considered as beyond repair.

Si la reparación termina en la zona A-B el daño se considera irreparable.

Se il rappello termina nella zona A-B il danno è considerato irreparabile.

Si l'emplâtre se termine dans la zone A-B, les dommages sont considérés irréparables.

Wenn die Reparatur in Zone A-B endet, gilt der Schaden als nicht gültig für Reparatur.



Atenção: A magnitude dos danos desta tabela é resultado de experiências em campos de prova. O aplicador deve sempre analisar se a condição física do pneu permite um reparo seguro. É indispensável a inspeção da carcaça para verificar a existência de outros danos não aparentes à simples vista. As medidas máximas dos danos devem ser respeitadas. Reparações com dimensões superiores as previstas nesta tabela, que venham a ser permitidas por legislação de alguns países, não estão consideradas aqui. A responsabilidade natural sobre a qualidade do reparo é do aplicador que tecnicamente julga se for o caso, alterar esses valores, sempre respeitando a legislação do seu país. Sempre devem ser considerados os métodos corretos de aplicação e de montagem, bem como, as instruções do fabricante do pneu para a sua reparação.

Warning: These application charts are valid for VIPAL repair materials, world-wide. The size of injuries presented on these charts are based on fleet tests, bench marks and laboratory analysis. A thorough inspection for hidden damage which may render the tire unusable is always required before repairing a tire. Do not exceed the maximum repair limits for repairable injuries. Repair limits for special applications or conditions are not included in these charts. This information does not exempt the user responsibility on following the guidelines specified by the local legislation. For best results, follow the tire manufacturer's instructions of repairing their products.

Atención: Estas modalidades de aplicación se utilizan a nivel internacional. La magnitud de los daños fueron tomados de experiencias en campos de pruebas. Siempre se debe analizar si la situación del neumático está de acuerdo con la reparación a ser efectuada. Inspeccionar bien el casco del neumático para verificar otros daños no visibles. Nunca traspase las medidas máximas de los daños. Cualquier cambio fuera de estos patrones de medidas que sean utilizados en algunos países por sus propias legislaciones no están consideradas aquí. Estas informaciones no eximes al usuario de la responsabilidad que le corresponde, para juzgar necesario modificar estos valores, llevando en consideración las respectivas legislaciones locales. Siempre deben considerarse las formas correctas de aplicación, montaje y también las instrucciones del fabricante del neumático al momento de repararlo.

Attenzione: L'estensione dei danni di questa tabella, sono risultati dagli esperimenti eseguiti in campi di prova. Colui che l'applica deve analizzare se la situazione dello pneumatico permette una riparazione sicura. È indispensabile controllare il copertone per verificare l'esistenza di altri danni che sono poco visibili. Non oltrepassare mai le misure massime dei danni. Qualsiasi alterazione non inclusa in questo campione di misure, alla seconda delle misure utilizzate in alcuni paesi, conforme la loro legislazione, non è stata presa in considerazione qui. Queste informazioni non esonerano l'utente dalla responsabilità che gli compete, nel caso ritenesse necessario modificare questi valori, tenendo in considerazione le rispettive leggi locali. Devono sempre considerare le forme corrette di applicazione, montaggio e anche le istruzioni del fabbricante dello pneumatico nel momento di ripararlo.

Attention: L'ampleur des endommagements dans ce tableau résulte des expériences sur le terrain. Celui qui fait l'application doit toujours analyser si la condition physique du pneu permet une réparation sûre. Il est indispensable une inspection de la carcasse afin de vérifier l'éventuelle existence d'autres endommagements inaperçus. Les mesures maximales pour les endommagements doivent être respectées. Des réparations à dimension supérieures à celles prévues dans ce tableau et autorisées dans les législations de certains pays, n'y sont pas tenues en compte. Ces informations n'exonèrent pas l'utilisateur de la responsabilité qui lui correspond, s'il jugeait nécessaire de modifier ces valeurs, en tenant compte des lois locales respectives. Il doit être toujours tenu compte des méthodes convenables d'application et de montage, ainsi que, les instructions du fabricant du pneu pour sa réparation.

Achtung: Das Ausmaß der in dieser Tabelle angegebenen Schäden ist das Resultat von Erfahrungen auf Teststrecken. Der Anwender muss immer beurteilen, ob der Zustand des Reifens eine sichere Reparatur ermöglicht. Es ist unbedingt erforderlich die Reifenkarkasse auf weitere evtl. Vorhandene, nicht augenfällige Schäden zu überprüfen. Die maximalen Schadensabmaße müssen dabei beachtet werden. Reparaturen mit größeren Abmessungen als die in dieser Tabelle genannten, welche in einigen Ländern aufgrund der eigenen Gesetzgebung erlaubt sind, sind hier nicht berücksichtigt. Diese Informationen befreien den Benutzer nicht von der ihm entsprechenden Verantwortung und es zu beurteilen, ob eine Änderung dieser Werte unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Gesetze erforderlich sein konnte. Bei der Reifenreparatur müssen immer die fachgerechte Anwendung und Montage, sowie die Anweisungen des Reifenherstellers berücksichtigt werden.

LEGENDAS - SUBTITLES - LEYENDA - SOTTOTITOLO - LÉGENDE - BILDLEGENDE

R - Tamanho do dano, medido no sentido talão a talão (radial) • Size of damage, measured bead to bead (radial) • Tamaño del desperfecto, medido en el sentido de talón a talón (radial) • Dimensione del danno, misurato da un tallone all'altro (radiale) • Extension du dommage, mesuré dans le sens talon à talon (radial) • Ausmaß des Schadens, gemessen von Wulst zu Wulst (radial).

C - Tamanho do dano, medido no sentido de rotação do pneu • Size of damage, measured in direction of rotation • Tamaño del desperfecto, medido en el sentido de rotación del neumático • Dimensione del danno, misurato nel senso di rotazione dello pneumatico • Extension du dommage, mesuré dans le sens de rotation du pneu • Ausmaß des Schadens, gemessen in Rollrichtung des Reifens.

ØO - Diâmetro do dano passante no ombro do pneu • Diameter of damage going through shoulder of tire • Diámetro del desperfecto atravesando el hombro del neumático • Diametro del danno alla spalla dello pneumatico • Diamètre du dommage passant sur l'épaule du pneu • Durchmesser des Schadens auf der Reifenschulter.

ØB - Diâmetro do dano passante na banda de rodagem • Diameter of damage going through tire tread • Diámetro del desperfecto atravesando la banda de rodaje • Diametro del danno al battistrada • Diamètre du dommage passant sur la bande de roulement • Durchmesser des Schadens auf der Lauffläche.

IC/LI - Índice de carga / Load Index.



MANCHÕES RA SL - PNEUS RADIAIS

RA SL - RADIAL TIRES

PARCHES RA SL - NEUMÁTICOS RADIALES

RIPARI RA SL - PNEUMATICI RADIALI

RUSTINES RS SL - PNEUS RADIAUX

RA SL REPARATURPFLASTER - RADIALREIFEN

1 - O manchão radial aramida sem ligação (RA SL) é especialmente indicado para reparação a interna de pneus OTR radiais.

2 - Identifique o tamanho do dano como auxílio de punção ou agulha para avaliar a extensão e o sentido do mesmo removendo eventuais objetos.

3 - Limpe a área com Ativador de Superfície de Borracha Bufpal E.

4 - Escareie o dano de uma forma côncava.

5 - Para danos na região da rodagem, o manchão deve ser aplicado quando atingir a 2º cinta de trabalho (do interno para o externo). No caso de danos que atinjam a 3º cinta de trabalho, com avaria 40 mm, considerar 50 % da dimensão do dano para escolha de manchão. Para danos na lateral, o manchão deve ser aplicado quando atingir a virada da cinta 4 cabos e/ou 100 mm de extensão.

6 - Mantenha o pneu posição normal, posicione o manchão no centro do dano e demarque o contorno com giz. As setas do manchão devem estar voltadas para os talões.

7 - Para evitar contaminação e preservar as lonas internas, se deve raspar com cuidado somente a área demarcada usando uma esmerilhadeira com carbide de grana fina de 2500 rpm a 3500 rpm. A textura da área raspada deve ser RMA1 ou RMA2. Remover o pó de borracha na área raspada com uma escova fina e/ou aspirador a fim de obter uma superfície limpa e seca.

8 - Limpe a área com Ativador de Superfície de Borracha Bufpal E.

9 - Aplique uma camada fina e uniforme de Cola Vulk.

10 - Para aplicação do manchão RA-SL remova cuidadosamente o tecido protetor. Com um pincel aplicar Cola Vulk e aguarde a completa secagem. Após, revestir a superfície com Borracha de Ligação MB/AC, roletando do centro para as extremidades.

11 - Centralize o manchão no dano. As setas indicativas do manchão devem estar voltadas para o talão. Rolete fortemente o manchão, do centro para as laterais, para evitar oclusão de ar.

12 - Com o manchão devidamente aplicado, encaminhar o pneu para o processo de vulcanização (autoclave ou prensa).

13 - Após a vulcanização, com pincel, aplique uma camada uniforme de Selante para Reparos SV-01E na borda do reparo, cobrindo a área raspada protegida pelo manchão. Deixe secar por aproximadamente 10 minutos antes de montar ou inflar o pneu.

1 - The RA-SL (radial aramid without cushion gum) patch is especially suitable for the internal repair of radial OTR tyres.

2 - Identify the damage with the use of a hole punch or needle to determine its extent and direction, removing any impurities that may be present.

3 - Clean the area with the Activator for Rubber Surfaces Bufpal E.

4 - Ream the damage to leave it concave.

5 - In the case of damage to the tread area, the patch must be applied when it reaches the 2nd belt ply (counting from inside to outside). In the case of damage reaching the 3rd belt ply, with 40 mm of damage, choose a patch that is twice the size of the damaged area. For sidewall damage, the patch must be applied when it reaches the turn of the belt 4 cords and/or 100 mm in length.

6 - Keeping the tyre in its normal position, put the patch on the centre of the damaged area and mark its outline with chalk. The arrows on the patch must face the beads.

7 - To avoid contamination and preserve the liner, only the marked area should be carefully scraped using a 2500 to 3500 rpm fine carbide grinder. The texture of the scraped area must be RMA1 or RMA2. Remove the rubber dust in the scraped area with a fine brush and/or vacuum cleaner to obtain a clean and dry surface.

8 - Clean the area with the Activator for Rubber Surfaces Bufpal E.

9 - Apply a thin, even layer of Vulk Cement.

10 - To apply the RA-SL patch, first carefully remove the protective fabric. Apply Vulk Cement with a brush and wait for it to dry completely. Coat the surface with MB/AC Cushion Gum, spreading it from the centre to the edges.

11 - Centre the patch on the damage. The arrows on the patch must face the bead. Smooth the patch out firmly from the centre to the sides, to prevent air from being trapped.

12 - Once the patch has been properly applied, prepare the tyre for the vulcanization process (autoclave or press).

13 - After vulcanization, apply a uniform layer of SV-01E Sealer for Patches with a brush on the edge of the repair, covering the scraped area protected by the patch. Leave to dry for around 10 minutes before mounting or inflating the tyre.

1 - El parche RA-SL (radial aramida sin unión) está especialmente indicado para la reparación interna de neumáticos radiales OTR.

2 - Identifique el daño con ayuda de un punzón o una aguja para evaluar su extensión y sentido al tiempo que extrae posibles objetos.

3 - Limpie la zona con el Activador de Superficie de Caucho Bufpal E.

4 - Amplíe el daño de forma concava.

5 - En el caso de daños en la zona de rodaje, el parche debe aplicarse cuando se llegue a la 2º cinta de trabajo (de dentro hacia fuera). Si los daños llegan a la 3º cinta de trabajo, con una avería de 40 mm, se tendrá en cuenta el 50 % de la dimensión del daño para seleccionar el parche. En el caso de daños laterales, se aplicará el parche cuando la vuelta de la cinta llegue a 4 cables o 100 mm de extensión.

6 - Mantenga el neumático en posición normal, posicione el parche en el centro del daño y marque el contorno con tiza. Las flechas del parche deben mirar a los talones.

7 - Para evitar la contaminación y conservar las lonas internas, se debe raspar con cuidado únicamente el área marcada usando una esmeriladora con carburo de grano fino de 2500 rpm a 3500 rpm. La textura del área raspada debe ser de RMA1 o RMA2. Elimine el polvo del área raspada con un cepillo fino o una aspiradora para obtener una superficie limpia y seca.

8 - Limpie la zona con el Activador de Superficie de Caucho Bufpal E.

9 - Aplique una capa fina y uniforme de Cemento Vulk.

10 - Para aplicar el parche RA-SL, retire con cuidado el tejido protector. Aplique el Cemento Vulk con un pincel y espere a que se seque por completo. Luego, cubra la superficie con Goma de Ligación MB/AC, enrollando desde el centro hacia afuera.

11 - Centralice el parche sobre el daño. Las flechas indicativas del parche deben mirar al talón. Enrolle el parche fuertemente, desde el centro hacia los laterales, para evitar la occlusion del aire.

12 - Con el parche debidamente aplicado, lleve el neumático al proceso de vulcanización (autoclave o prensa).

13 - Tras la vulcanización, con un pincel, aplique una capa uniforme de Sellador para Parches SV-01E en el borde de la reparación, cubriendo el área raspada protegida por el parche. Deje secar unos 10 minutos antes de montar o inflar el neumático.

1 - Il rappezzo RA-SL (radiale aramide senza unione) è specialmente indicato per la riparazione interna di pneumatici radiali OTR.

2 - Identificare il danno con l'aiuto di un punteruolo o un ago per valutare la sua estensione e direzione mentre si estraggono possibili oggetti.

3 - Pulire la zona con l'attivatore di Attivatore per Superficie in Gomma Bufpal E.

4 - Ampliare il danno in forma concava.

5 - Nel caso di danni nella zona di rotolamento, il rappezzo deve essere applicato quando si arriva alla 2ª fascia di lavoro (da dentro verso fuori). Se i danni arrivano alla 3ª fascia di lavoro, con un'avaria di 40 mm, si terrà in conto il 50 % della dimensione del danno per scegliere il rappezzo. Nel caso di danni laterali, si applicherà il rappezzo quando il retro della fascia arrivi a 4 cavi o 100 mm di estensione.

6 - Mantenere il pneumatico in posizione normale, posizionare il rappezzo al centro del danno e contrassegnare il contorno con gesso. Le frecce del rappezzo dovranno guardare verso i talloni.

7 - Per evitare la contaminazione e conservare le tele interne, si deve raschiare con attenzione unicamente nell'area contrassegnata usando una smerigliatrice con carburo a grana fine da 2500 rpm a 3500 rpm. La consistenza dell'area raschiata deve essere di RMA1 o RMA2. Eliminare la polvere dall'area raschiata con uno spazzolino fine o un aspiratore per ottenere una superficie pulita e asciutta.

8 - Pulire la zona con l'attivatore di Attivatore per Superficie in Gomma Bufpal E.

9 - Applicare un fine e uniforme strato di Colla Vulk.

10 - Per applicare il rappezzo RA-SL, rimuovere con attenzione il tessuto protettore. Applicare la Colla Vulk con un pennello e aspettare che si asciughi completamente. Poi, coprire la superficie con Gomma Sottostato MB/AC, avvolgendo dal centro verso l'esterno.

11 - Centrare il rappezzo sul danno. Le frecce indicative del rappezzo devono guardare il tallone. Avvolgere il rappezzo fermamente, dal centro verso i lati, per evitare l'occlusione dell'aria.

12 - Con il rappezzo debitamente applicato, portare il pneumatico al processo di vulcanizzazione (autoclave o pressa).

13 - Dopo la vulcanizzazione, con un pennello, applicare uno strato uniforme di Sigillante Per Rappezi SV-01E nel bordo della riparazione, coprendo l'area raschiata protetta dal rappezzo. Lasciare asciugare circa 10 minuti prima di montare o gonfiare il pneumatico.

1 - La rustine RA-SL (radiale aramide sans union) est spécialement indiquée pour la réparation interne des pneus radiaux OTR.

2 - Identifiez le dommage à l'aide d'un poingon ou d'une aiguille pour évaluer son étendue et sens tout en extrayant de possibles objets.

3 - Nettoyez la zone avec de Activateur Pour Surfaces de Caoutchouc Bufpal E.

4 - Agrandissez le dommage de manière concave.

5 - Dans le cas de dommages dans la zone de roulement, la rustine doit être appliquée quand on arrive au 2^e ruban de travail (de l'intérieur vers l'extérieur). Si les dommages atteignent le 3^e ruban de travail, avec un dommage 40 mm, on tiendra compte de 50 % de la dimension du dommage pour sélectionner la rustine. Dans le cas de dommages latéraux, on appliquera la rustine quand le tour du ruban est supérieur à 4 câbles ou 100 mm d'étendue.

6 - Maintenez le pneu en position normale, placez la rustine au centre du dommage et marquez le contour à la craie. Les flèches de la rustine doivent pointer vers les talons.

7 - Pour éviter la contamination et conserver les toiles internes, il faut gratter avec soin uniquement la zone marquée en utilisant une ponceuse avec carbure au grain fin de 2 500 rpm à 3 500 rpm. La texture de la zone grattée doit être de RMA1 ou RMA2. Éliminez la poussière avec une brosse fine ou un aspirateur pour obtenir une surface propre et sèche.

8 - Nettoyez la zone avec de Activateur Pour Surfaces de Caoutchouc Bufpal E.

9 - Appliquez une couche fine et uniforme de Colle Vulk.

10 - Pour appliquer la rustine RA-SL, retirez doucement le tissu protecteur. Appliquez la Colle Vulk avec un pinceau et attendez qu'elle soit complètement sèche. Couvrez ensuite la surface avec le Gomme de Liaison MB/AC, en le déroulant du centre vers l'extérieur.

11 - Placez la rustine au centre du dommage. Les flèches indicatives de la rustine doivent pointer vers le talon. Déroulez la rustine fortement, depuis le centre vers les côtés, pour éviter l'occlusion de l'air.

12 - Après avoir appliqué correctement la rustine, faites passer le pneu par le processus de vulcanisation (autoclave ou presse).

13 - Après la vulcanisation, avec un pinceau, appliquez une couche uniforme d'enduit pour Collant Pour Réparations SV-01E sur le bord de la réparation, en couvrant la zone grattée protégée par la rustine. Laissez sécher environ 10 minutes avant de monter ou de gonfler le pneu.

1 - Der Flicken RA-SL (radial aramide sin unión - Radial Aramida ohne Verbindung) eignet sich insbesondere für die innenseitige Reparatur von radikalen Geländereifen.

2 - Identifizieren Sie den Schaden mithilfe einer Zange oder einer Nadel, um dessen Ausmaß und Richtung zu bestimmen und entfernen gleichzeitig mögliche Gegenstände.

3 - Reinigen Sie den Bereich mit dem Aktivator Für Gummioberflächen Bufpal E.

4 - Erweitern Sie den Schaden in konkaver Form.

5 - Falls sich der Schaden im Bereich des Laufflächenprofils befindet, muss der Flicken aufgetragen werden, wenn das 2. Arbeitsband (von innen nach außen) erreicht ist. Wenn die Schäden das 3. Arbeitsband erreichen mit einem Schaden von 40 mm, werden 50 % des Ausmaßes des Schadens für die Auswahl des Flickens berücksichtigt. Bei seitlichen Schäden wird der Flicken aufgetragen, wenn die Rückseite des Bands 4 Kabel oder ein Ausmaß von 100 mm erreicht.

6 - Halten Sie den Reifen in seiner normalen Lage ist, positionieren Sie den Flicken in der Mitte des Schadens markieren den Umfang mit Kreide. Die Pfeile auf dem Flicken müssen auf die Wülste zeigen.

7 - Um Verschmutzungen zu vermeiden und die Innenschichten zu erhalten, darf nur der markierte Bereich vorsichtig mithilfe einer Schleifmaschine mit feinem Wolframpulver und 2500-3500 U/min. aufgeraut werden. Die Textur des aufgerauten Bereichs muss RMA1 oder RMA2 sein. Beseitigen Sie den Staub in dem aufgerauten Bereich mit einer feinen Bürste oder einem Staubsauger, um eine saubere und trockene Oberfläche zu erhalten.

8 - Reinigen Sie den Bereich mit dem Aktivator Für Gummioberflächen Bufpal E.

9 - Tragen Sie eine feine gleichmäßige Schicht des Vulk-Leim.

10 - Um den Flicken RA-SL aufzutragen, entfernen Sie vorsichtig die Schutzschicht. Tragen Sie den Vulk-Leim mit einem Pinsel auf und warten, bis er vollständig getrocknet ist. Bedecken Sie danach die Oberfläche mit einem Bindegummi MB/AC, da von der Mitte nach außen aufgewickelt ist.

11 - Positionieren Sie den Flicken in der Mitte des Schadens. Die Richtungspfeile auf dem Flicken müssen auf die Wülste zeigen. Rollen Sie den Flicken kraftvoll von der Mitte zu den Seitenrändern aus, um Luftleinschlüsse zu vermeiden.

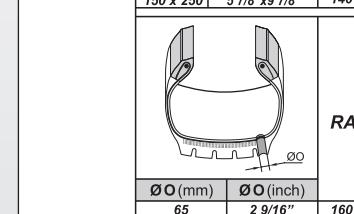
12 - Bringen Sie den Reifen, wenn der Flicken ordnungsgemäß aufgetragen ist, zum Vulkanisierungsprozess (Autoklav oder Presse).

13 - Tragen Sie nach der Vulkanisierung mit einem Pinsel eine gleichmäßige Schicht des Dichtmittel Für Reparaturen SV-01E am Rand der Reparatur auf, sodass der aufgerauten Bereich, der durch den Flicken geschützt wird, bedeckt wird. Vor Montage und Aufpumpen des Reifens zehn Minuten trocknen lassen.

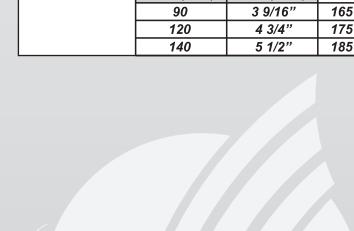
TABELA DE APLICAÇÃO • Application Table • Tabla de Aplicación Tabela di applicazione • Tableau d'application • Anwendungstabelle



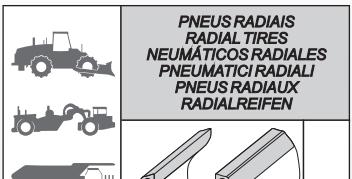
CXR(mm)	CXR(inch)	
50 x 570	1 15/16" x 22 7/16"	
60 x 450	2 3/8" x 17 11/16"	140
85 x 440	3 3/8" x 17 5/16"	
100 x 400	4" x 15 3/4"	160
110 x 300	4 5/16" x 11 13/16"	
120 x 265	4 3/4" x 10 7/16"	140
140 x 300	5 1/2" x 11 13/16"	168
150 x 125	5 7/8" x 4 15/16"	
150 x 250	5 7/8" x 9 7/8"	140



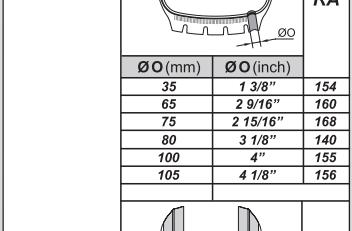
ØB(mm)	ØB(inch)	
65	2 9/16"	160
75	2 15/16"	168
80	3 1/8"	140



ØB(mm)	ØB(inch)	
80	3 1/8"	165
110	4 5/16" x 5 1/2"	175
140	5 1/2"	185



CXR(mm)	CXR(inch)	
25 x 540	1" x 21 1/4"	154
35 x 400	1 3/8" x 15 3/4"	154
50 x 475	1 15/16" x 18 11/16"	140
55 x 570	2 3/16" x 22 7/16"	155
60 x 450	2 3/8" x 17 11/16"	156
65 x 400	2 9/16" x 15 3/4"	168
70 x 350	2 3/4" x 15 15/16"	140
70 x 405	2 3/4" x 15 15/16"	155
75 x 300	2 15/16" x 11 13/16"	140
75 x 405	2 15/16" x 15 15/16"	156
80 x 400	3 1/8" x 15 3/4"	156
80 x 400	3 1/8" x 15 3/4"	160
85 x 390	3 3/8" x 15 3/8"	155
90 x 280	3 9/16" x 11"	140
90 x 380	3 9/16" x 14 15/16"	156
100 x 225	4" x 8 7/8"	140
100 x 275	4" x 10 7/8"	155
105 x 275	4 1/8" x 10 7/8"	156
110 x 150	4 5/16" x 7 7/8"	160
115 x 165	4 1/2" x 6 1/2"	140
125 x 145	4 15/16" x 5 11/16"	140
130 x 130	5 1/8" x 5 1/8"	168
140 x 110	5 1/2" x 4 5/16"	168
150 x 125	5 7/8" x 15 15/16"	140



ØB(mm)	ØB(inch)	
35	1 3/8"	154
65	2 9/16"	160
75	2 15/16"	168
80	3 1/8"	140
100	4"	155
105	4 1/8"	156