

Technische gegevens Linto

Motor:	tweecilinder viertakt stoterstangen
Boring/slag:	72 x 61mm
Cilinderinhoud:	497.7cc
Compressieverhouding:	10.5:1
Vermogen/toeren:	65 pk/10.000 tpm
Krukas:	4x gelagerd, opgebouwd, krukpenen op 360°, naaldlagers in beide drijfslag-ogen
Smering:	Semi-wet sump smering, dubbele oliepompe (1 t.b.v. krukas/1 voor nokkassen, stoters en tuimelaars)
Carterinhoud:	3 liter
Carburatie:	2 Dell'Orto SSI38
Ontsteking:	Accu
Topsnelheid:	Ongeveer 255 km/u
Transmissie:	Rechte vertanding via een hulpas
Koppeling:	Droge platenkoppeling
Versnellingsbak:	6 versnellingen, close-ratio
Frame:	Buisframe van het type brug, vervaardigd uit chroommolybdeen
Gewicht:	138 kg
Vering:	Ceriani
Voorrem:	Fontana four-leading-shoe 280mm
Achterrem:	Fontana two-leading-shoe 210mm
Bandenmaat:	Voor: 300 x 18 Achter: 350 x 18
Inhoud benzinetank:	24 liter

142

geschreven stond: 'in eerste instantie helemaal niet lopen' en dan ook daarna de vaststelling 'dat de pk's niet allemaal aanwezig waren en dat er ook veel toeren zoek waren' (zie de afgebeelde grafiek) [9].

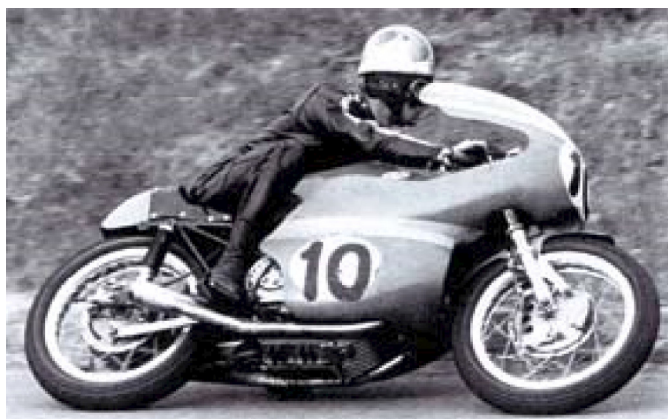
Anno 2002 is er nog een gering aantal Linto's af en toe actief in klassiekerraces en een beperkt aantal staat te pronken in privébezit, onder andere in

Zwitserland. Op het moment van het schrijven van dit boek was er ook in Nederland nog één Linto aanwezig en wel bij Jan Keessen in Woubrugge.

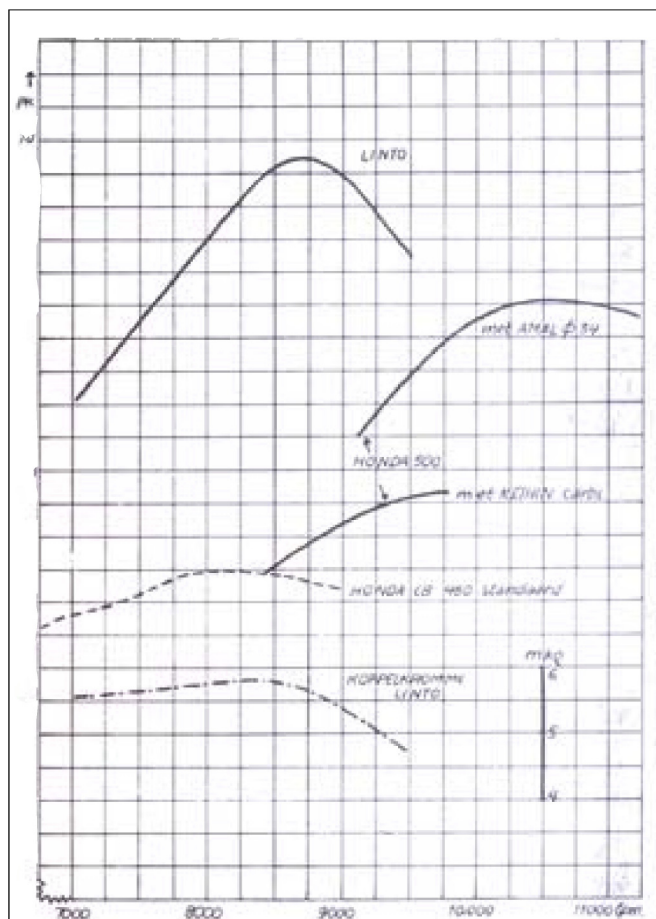
Jan Kampen had in 2001 al uitgewerkte plannen om een kleine lijn replica-Linto's op te zetten (zie hoofdstuk 12). Het grote probleem hierbij is de enorme investering. Als het er ooit van komt, goedkoop zullen ze niet worden.



[8] Hier een foto van de monteur van John B.: Arie Mol.



Alberto Pagani op de Linto



[9]