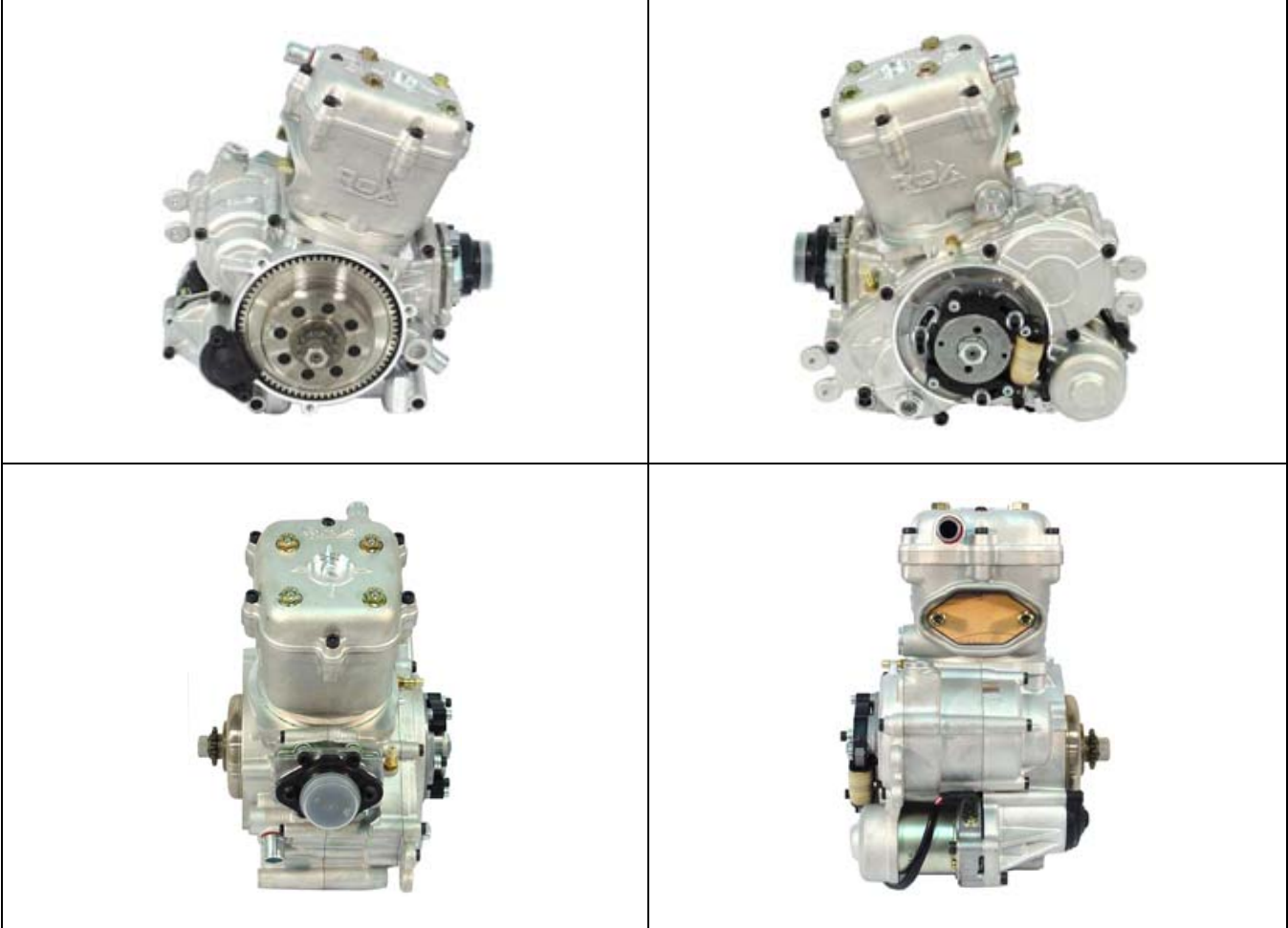


**SCHEDA D'IDENTIFICAZIONE**

**IDENTIFICATION SHEET**

**FICHE D'IDENTIFICATION**

La presente scheda di identificazione riproduce descrizioni, illustrazioni e dimensioni del motore JUNIOR ROK per l'utilizzo nel PROGETTO JUNIOR ROK CUP riconosciuto dalla ACI-CSAI.  
 This Identification Sheet reproduces descriptions, illustrations and dimensions of the JUNIOR ROK engine to be used in the JUNIOR ROK CUP PROJECT recognised by the ACI-CSAI.  
 La présente Fiche d'Identification reproduit descriptions, illustrations et dimensions du moteur JUNIOR ROK utilisé dans la JUNIOR ROK CUP PROJECT reconnue par la ACI-CSAI.



**CARATTERISTICHE TECNICHE**

**TECHNICAL FEATURES**

**CARACTERISTIQUES**

MOTORE MONOCILINDRICO A DUE TEMPI  
 SINGLE-CYLINDER TWO STROKE ENGINE  
 MOTEUR MONOCILINDRIQUE A DEUX TEMPS  
 RAFFREDDAMENTO AD ACQUA CON POMPA  
 WATER COOLING SYSTEM WITH PUMP  
 REFROIDISSEMENT A EAU AVEC POMPE  
 FRIZIONE CENTRIFUGA  
 CENTRIFUGAL CLUTCH  
 EMBRAYAGE CENTRIFUGE  
 ACCENSIONE DIGITALE PVL  
 PVL DIGITAL IGNITION  
 ALLUMAGE DIGITALE PVL

AMMISSIONE LAMELLARE NEL CARTER  
 REED VALVE ADMISSION IN THE CRANKCASE  
 ADMISSION A CLAPETS DANS LE CARTER  
 AVVIAMENTO ELETTRICO  
 ELECTRIC STARTER  
 DEMARREUR ELECTRIQUE  
 CONTRALBERO D'EQUILIBRATURA  
 BALANCER SHAFT  
 ARBRE D'EQUILIBRAGE  
 MARMITTA OMOLOGATA ORIGINALE OBBLIGATORIA  
 ORIGINAL HOMOLOGATED EXH. MUFFLER COMPULSORY  
 POT D'ECHAPPMENT ORIGINAL HOMOLOGUEE OBLIGATOIRE


**IMPORTANT – IMPORTANT – IMPORTANT**

TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
 ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
 TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

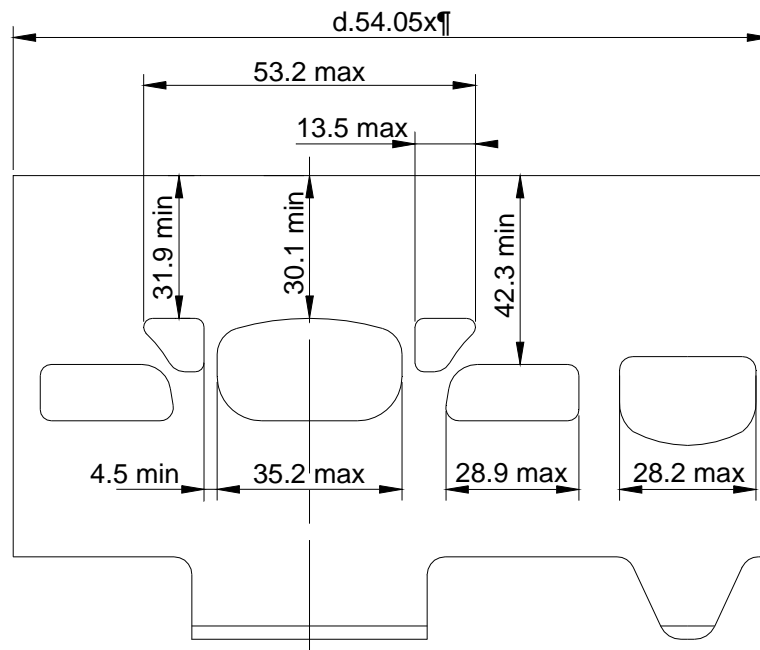
**SONO RICONOSCIUTI SIA I MOTORI CHE PRESENTANO LA MARCHIATURA VORTEX, SIA QUELLI CON LA MARCHIATURA ROK**  
**BOTH ENGINES WITH VORTEX AND ROK MARKING, ARE RECOGNISED**  
**ILS SONT RECONNUS SOIT LES MOTEURS AVEC LE MARQUAGE VORTEX, SOIT LES MOTEURS AVEC LE MARQUAGE ROK**

**OGNI AGGIUNTA O ASPORTAZIONE (raccordatura, lucidatura, ecc.) DI MATERIALE RISPETTO AI PEZZI ORIGINALI E' PROIBITA**  
**EVERY MATERIAL ADDING OR REMOVAL (mashing, burnishing, etc.) FROM ORIGINAL COMPONENTS IS FORBIDDEN**  
**CHAQUE AJOUTES OU ENLEVEMENT (usinage, polissage, ecc.) DES MATERIAUX PAR RAPORT AUX PIECES ORIGINAUX EST**  
**INTERDITE**

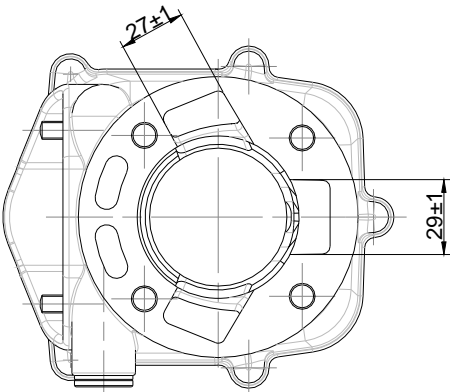
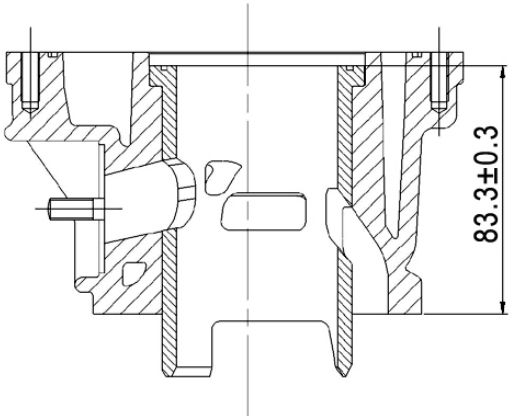
ALESAGGIO ORIGINALE	ORIGINAL BORE	ALESAGE D'ORIGINE	54.05 mm
ALESAGGIO MASSIMO	MAX ALLOWED BORE	ALESAGE MAXIMUM	54.28 mm
CORSA	STROKE	COURSE	54±0.2 mm
CILINDRATA ORIGINALE	ORIGINAL DISPLACEMENT	CAPACITE' D'ORIGINE	123.9 cc
INTERASSE FORI BIELLA	CONROD HOLES INTERAXLE	ENTRAXE DE LA BIELLE	102±0.2 mm



SVILUPPO DEL CILINDRO	CYLINDER DEVELOPEMENT	DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE	
	<p>L'angolo di scarico deve essere misurato con uno spessore da 0,20 mm, avente larghezza 10 mm. Per il controllo dei booster lo spessore, sempre di 0,20 mm, deve essere a punta (come disegno di fianco)</p> <p>The exhaust angular reading must be measured with a 0,20 mm thick and 10 mm wide wedge. For the booster angular reading the wedge must be sharpened to a point at one end and 0,20 mm thick. (see drawing beside).</p> <p>L'angle d'échappement doit être mesuré avec une cale de 0,20 mm d'épaisseur et de 10 mm de largeur. Pour le contrôle des boosters, la cale d'épaisseur toujours de 0,20 mm doit être taillée en pointe à son extrémité (voir dessin à côté).</p>		
SCARICO	EXHAUST	ECHAPPEMENT	184° MAX
BOOSTER	BOOSTER	BOOSTER	179.5° MAX
TRAVASI PRINCIPALI	MAIN TRANSFERS	TRANSFERES PRINCIPALS	131° MAX

MISURE CORDALI  
 CHORD READINGS  
 LECTURES CORDALE



**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
**TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
**ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
**TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

BASE CILINDRO CYLINDER BASE PIED DU CYLINDRE	SEZIONE DEL CILINDRO CYLINDER SECTION COUPE PAR SECTION DU CYLINDRE
	

BASE CILINDRO CYLINDER BASE PIED DU CYLINDRE	CONDOTTO DI SCARICO EXHAUST DUCT CONDUITE D'ÉCHAPPEMENT
	

**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX.

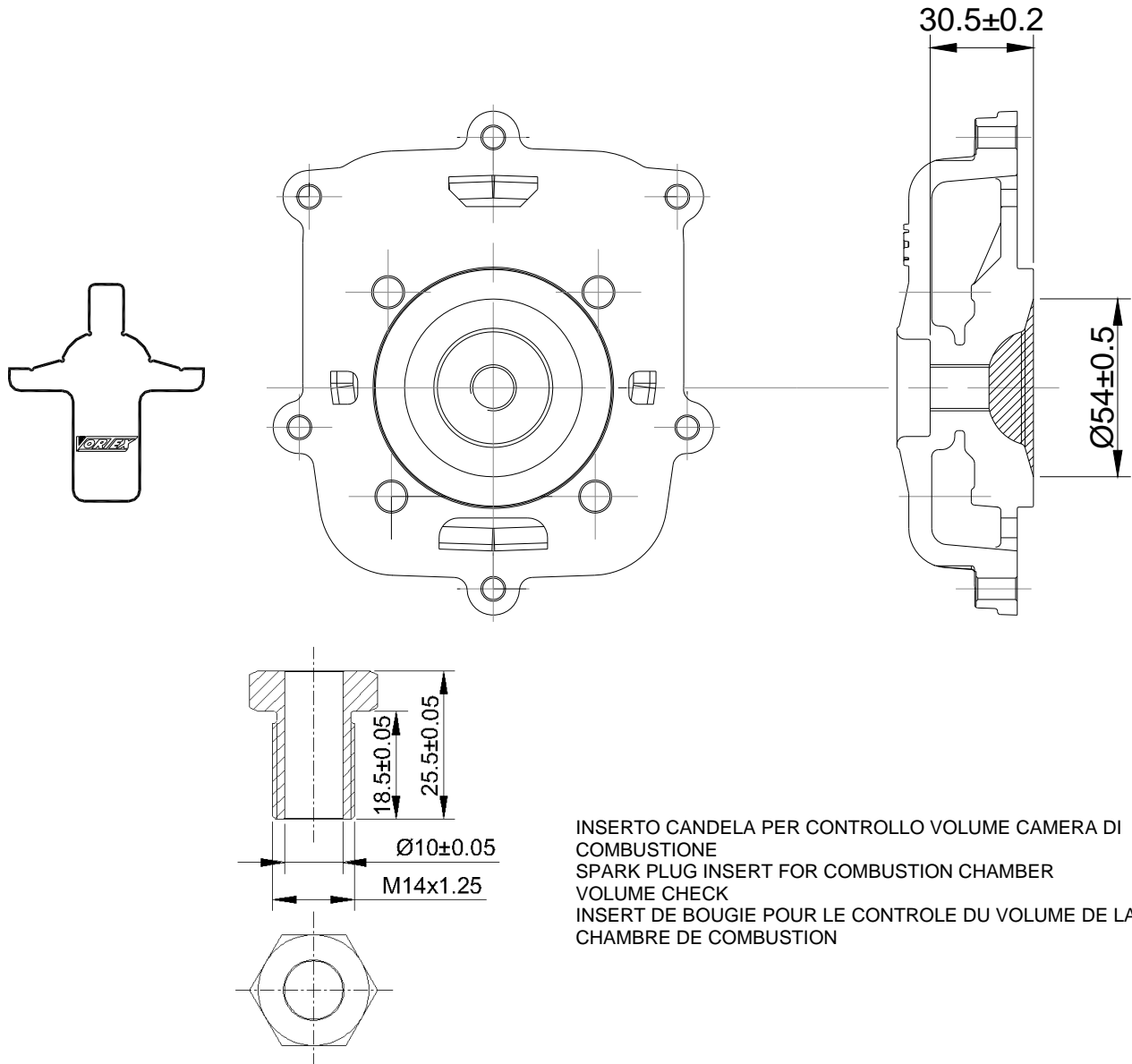
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE  
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER  
 CULASSE ET CHAMBRE DE COMBUSTION

VOLUME DELLA CAMERA DI SCOPPIO : MINIMO MISURATO AL BORDO SUPERIORE DELL'INSERTO CIK/FIA

COMBUSTION CHAMBER VOLUME : MINIMUM MEASURED AT THE TOP EDGE OF THE CIK/FIA INSERT 9.5 cc MIN

VOLUME CHAMBRE DE COMBUSTION : MINIMUM MESURE' AU BORD SUPERIEUR DU INSERT CIK/FIA

SQUISH THICKNESS	SQUISH	EPELSEUR DE SQUISH	1 mm MIN
------------------	--------	--------------------	----------



INSERTO CANDELA PER CONTROLLO VOLUME CAMERA DI COMBUSTIONE  
 SPARK PLUG INSERT FOR COMBUSTION CHAMBER VOLUME CHECK  
 INSERT DE BOUGIE POUR LE CONTROLE DU VOLUME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION

**IMPORTANT – IMPORTANT – IMPORTANT**  
 TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
 ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
 TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

## PROCEDURA PER LA VERIFICA DELLA CUBATURA

- Far smontare il motore dal telaio
- Attendere che sia a temperatura ambiente
- Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione
- Fare smontare la candela ( verificare la quota del 18,5mm)
- Avvitare "L'INSERTO" al posto della candela ( L'inserto stretto sulla testata, non dovrà oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Esso dovrà essere fissato sulla testata nello stesso ed identico modo come era fissata la candela di 18,5mm)
- Rendere stagno con l'aiuto di grasso la parte superiore del pistone e la periferica del cilindro
- Mettere il pistone a punto morto superiore e bloccare l'albero motore
- Asciugare accuratamente l'eccedenza di grasso
- Assicurarsi che il motore sia in piano
- Fare rimontare la testata e stringerla alla coppia di serraggio definita dal Costruttore
- Con una buretta di laboratorio graduata ( meccanica o elettronica) riempire la camera di combustione ( con una miscela del 50% di olio utilizzato per fare la miscela e il 50% di carburante) fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto
- Il volume allora misurato sarà quello stabilito nella fiches di omologazione della categoria interessata.

## PROCEDURE USED TO VERIFY THE CUBATURE

- Disassemble the engine from the chassis
- Wait until the temperature is ambient temperature
- Disassemble the cylinder head in order to verify the projection of the sparking plug inside the combustion chamber.
- Disassemble the sparking plug ( verify the height of 18,5mm)
- Screw the "INSERT" at the place of the sparking plug (The insert on the cylinder head has not to overpass the superior part of the combustion chamber. It has to be fixed on the cylinder head in the same way the sparking plug of 18,5mm was fixed)
- Make it air tight and water tight with grease the upper part of the piston and the cylinder device
- Raise up the piston and stop the crankshaft
- Dry up the excess of grease
- Be sure that the engine is on a flat surface
- Move up the cylinder head and tighten it to clamping forces defined by the manufacturer.
- Fill up the combustion chamber (with a mixture composed by 50% of the oil used to make the mixture and the 50% of the fuel) using a graduated burette (mechanical or electrical) until the upper border of the insert.
- In this way the measured volume will be the one indicated in the homologation fiches of the respective category.

### **IMPORTANT – IMPORTANT – IMPORTANT**

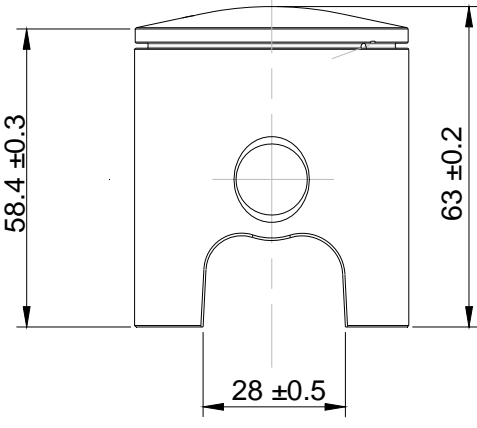
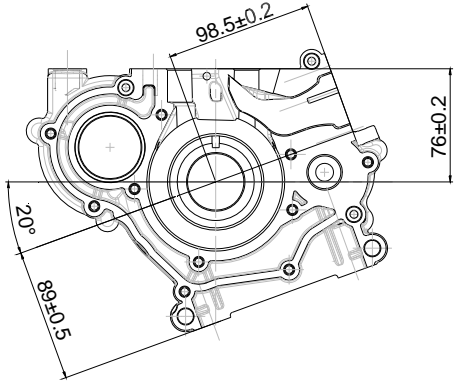
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.

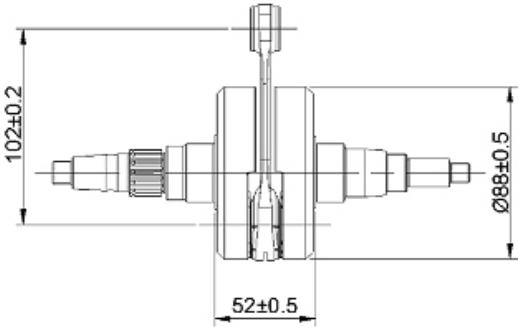
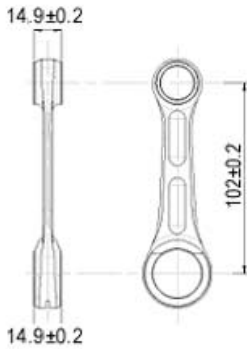
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.

TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

PISTONE  
PISTON  
PISTON

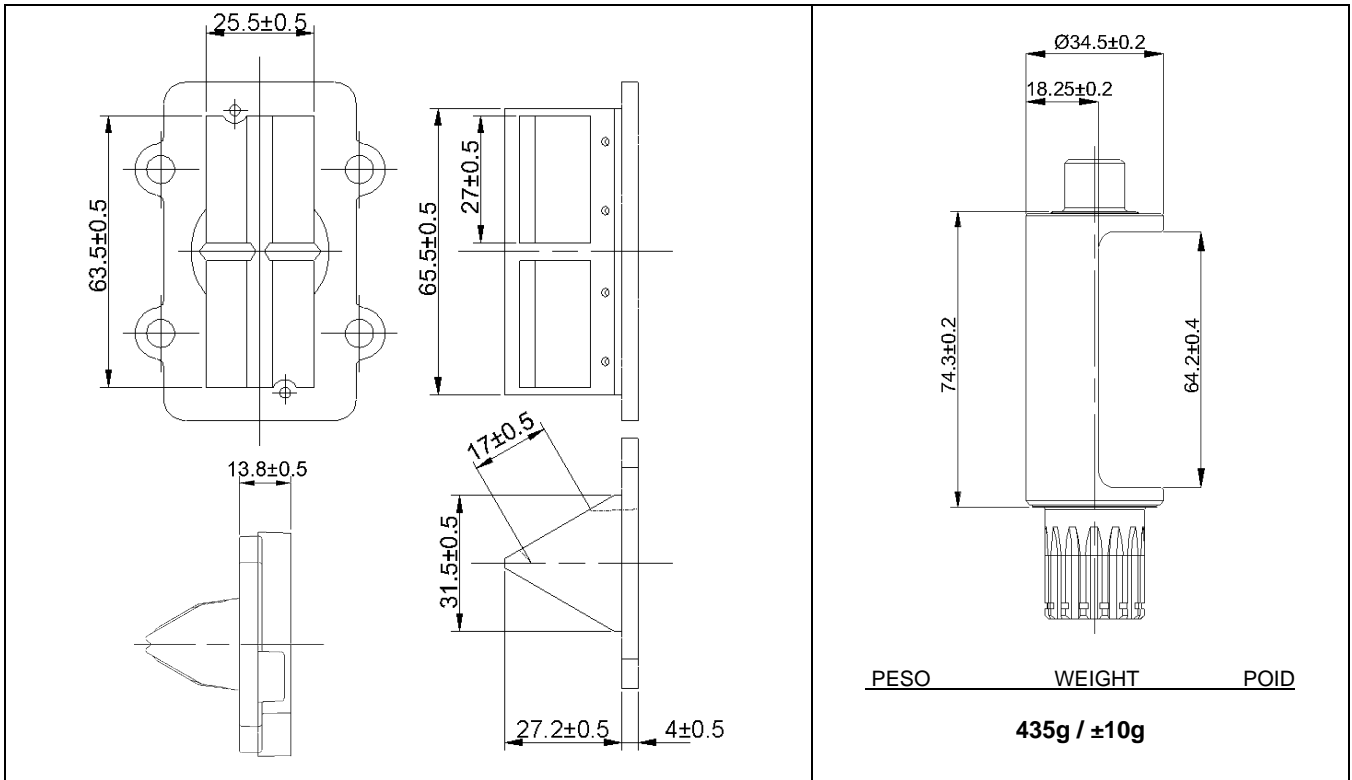
VISTA INTERNA DEL CARTER  
INTERIOR VIEW OF THE CRANKCASE  
VUE DE LA PARTIE INTERIEURE DU CARTER

	
<p>PESO                      WEIGHT                      POID</p> <p><b>125g / ±5g</b></p>	

<p>ALBERO MOTORE CRANKSHAFT VILEBREQUIN</p>	<p>BIELLA CONROD BIELLE</p>
	
<p>PESO COMPLETO    COMPLETE WEIGHT    POID COMPLETE</p> <p><b>2.175g / ±20g</b></p>	<p>PESO                      WEIGHT                      POID</p> <p><b>128g / ±5g</b></p>

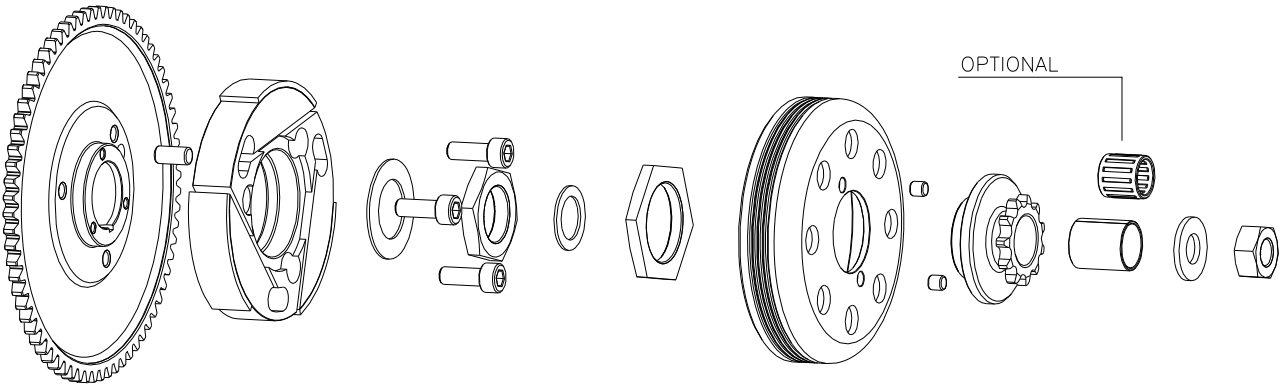
**IMPORTANT – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX

<p>PACCO LAMELLARE E CONVOGLIATORE REED BLOCK AND CONVEYOR PYRAMIDE CLAPETS ET CONVOYEUR</p>	<p>CONTRALBERO D'EQUILIBRATURA BALANCER SHAFT ARBRE D'EQUILIBRAGE</p>
--	---



**IMPORTANT – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

DESCRIZIONE DELLA FRIZIONE E RAPPRESENTAZIONE DELLE PARTI  
 CLUTCH DESCRIPTION AND PARTS SKETCH  
 DESCRIPTION DE L'EMBRAYAGE MOD 2010 ET ESQUISSE DES PIECES



NUMERO TOTALE DI PARTI  
 TOTAL PARTS NUMBER  
 NUMERO TOTALE DES PIECES:

17

PESO DELLA FRIZIONE COMPLETA DI INGRANAGGIO AVVIAMENTO  
 WEIGHT OF THE COMPLETE CLUTCH WITH STARTING GEAR  
 POIDS DE L'EMBRAYAGE COMPLETE AVEC ENGRENAGE DEMARRAGE :



910g +/- 25g

REGIME DI ATTACCO (MASSIMO) VERIFICABILE IN OGNI MOMENTO DELLA MANIFESTAZIONE  
 ENGAGEMENT SPEED (MAXIMUM) CAN BE VERIFIED IN EVERY MOMENT OF THE EVENT  
 VITESSE DE ENTRAINEMENT (MAXIMUM) VERIFIABLE DANS TOUS LES MOMENTS DE LA MANIFESTATION :

3500 RPM

**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.



ALLUMAGE PVL 1036/980/500-177	L'ALLUMAGE PVL 500843/500980/500210.
	

OLTRE ALL'ACCENSIONE PVL (1036/980/500-177), SARÀ CONSENTITO ANCHE L'UTILIZZO DELL'ACCENSIONE PVL 500843/500980/500210.

BESIDES PVL IGNITION (1036/980/500-177), IT WILL BE ALLOWED TO USE ALSO THE PVL IGNITION 500843/500980/500210.

OUTRE L'ALLUMAGE PVL (1036/980/500-177), ON POURRA AUSSI UTILISER L'ALLUMAGE PVL 500843/500980/500210.

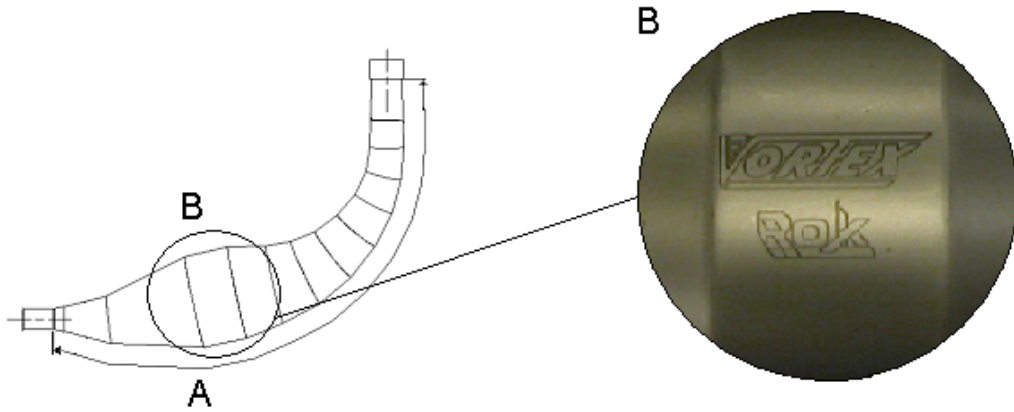
COME DA ART. 2, PAR. 16.7 DEL REGOLAMENTO TECNICO CIK/FIA, A DISCREZIONE DEI COMMISSARI TECNICI E' AMMESSO SCAMBIARE I SISTEMI DI INIEZIONE DEI CONCORRENTI CON SISTEMI FORNITI DAGLI ORGANIZZATORI (DELLO STESSO MODELLO OMOLOGATO)

AS PER ART. 2, PAR. 16.7 OF THE CIK/FIA TECHNICAL REGULATIONS, ON DECISION OF THE STEWARDS, IT WILL BE AUTHORISED TO INTERCHANGE ENTRANTS' IGNITION SYSTEMS FOR THE SYSTEMS SUPPLIED BY THE ORGANISERS (SAME HOMOLOGATED MODELS)

COMME DU ART. 2, PAR. 16.7 DU REGLEMENT TECHNIQUE CIK/FIA, SUR DECISION DES COMMISSAIRES SPORTIFS, IL SERA POSSIBLE D'INTERCHANGER L'ALLUMAGE DES CONCURRENTS CONTRE CELUI FOURNI PAR LES ORGANISATEURS (MEMES MODELES HOMOLOGUES).

**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

MARMITTA MARCHIATA VORTEX-ROK  
 EXHAUST MUFFLER VORTEX-ROK SEALED  
 POT D'ECHEPAMENT MARQUE' VORTEX-ROK



MISURA CORDALE ESTERNA  
EXTERNAL CHORD READING  
LECTURE CORDALE EXTERIEURE:

A= 805 +/- 5 mm

PESO  
WEIGHT  
POIDS

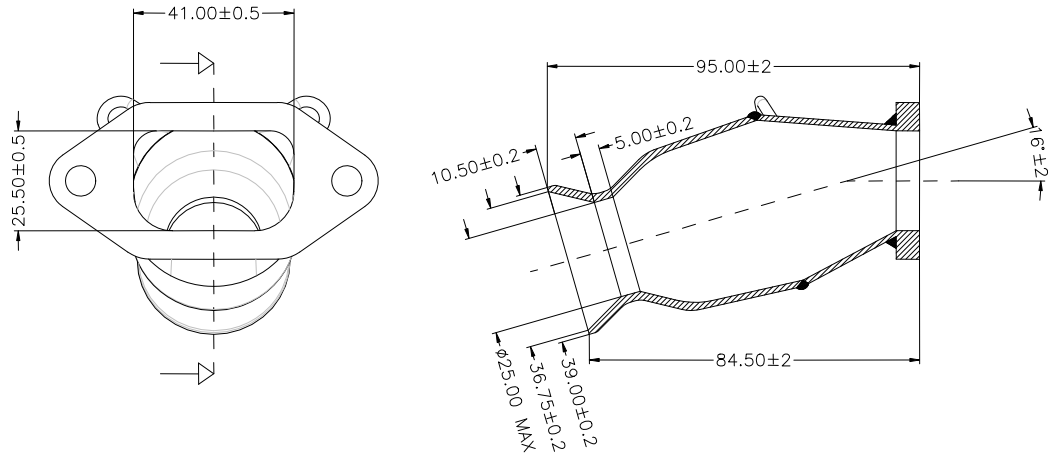
1.516 g. ± 5%

FOTO DEL COLLETTORE DI SCARICO  
PICTURE OF EXHAUST MANIFOLD  
PHOTO DU COLLECTEUR ECHAPPEMENT



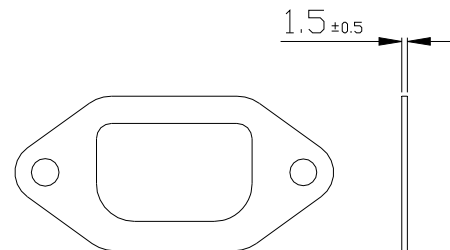
**IMPORTANT – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

COLLETTORE DI SCARICO  
EXHAUST MANIFOLD  
COLLECTEUR ECHAPPEMENT

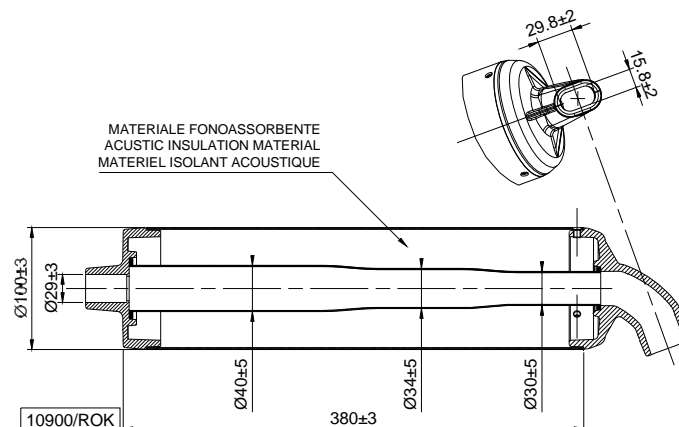


LA VERIFICA DEL DIAMETRO INTERNO DEL COLLETTORE VA FATTA A MOTORE FREDDO.  
THE INSIDE DIAMETER OF THE MAINFOLD HAS TO BE CHECKED WHEN THE ENGINE IS COLD.  
ON DOIT FAIRE LA VERIFICATION DU DIAMETRE INTERNE DU COLECTEUR A MOTEUR FROID.

GUARNIZIONE SCARICO  
EXHAUST GASKET



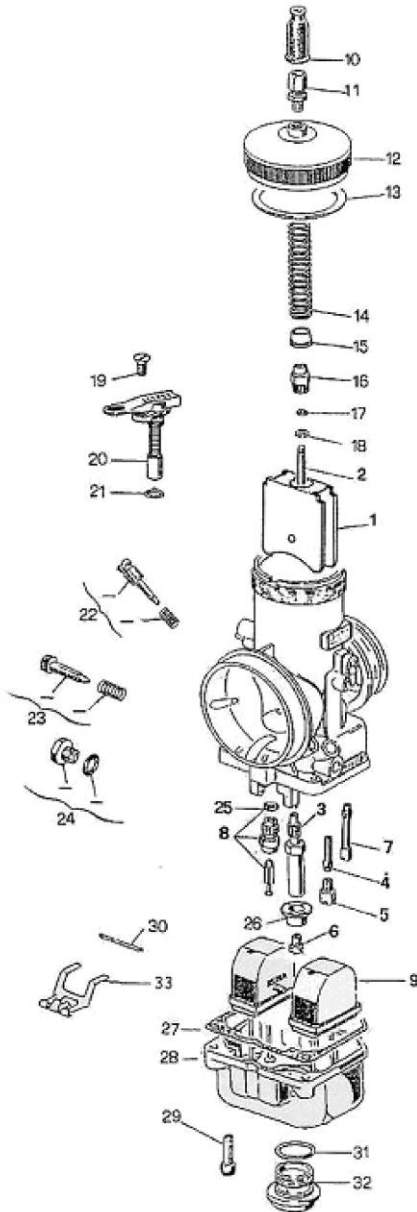
SILENZIATORE E COMPONENTI  
SILENCER AND COMPONENTS  
SILENCIEUX ET SES ELEMENTS



**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
**TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
**ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
**TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.**

CARBURATORE E COMPONENTI  
CARBURETTOR AND COMPONENTS  
CARBURATEUR ET SES ELEMENTS

**DELL'ORTO VHSH 30**



1. GUILLOTINE	THROTTLE VALVE
2. AIGUILLE	MIXTURE NEEDLE
3. PULVERISATEUR	SPARY NOZZLE
4. EMULSEUR MINIMUM	IDLE DIFFUSER
5. GICLEUR MINIMUM	IDLE JET
6. GICLEUR MAXIMUM	HIGH SPEED JET
7. GICLEUR DEMARRAGE	STARTER JET
8. POINTEAU	NEEDLE VALVE
9. FLOTTEUR	FLOATER
10. MANCHON	CAP
11. VIS DE TENSION	WIRE SCREW
12. COUVERCLE DU CORPS	BODY COVER
13. JOINT COUVERCLE DE CHAMBRE	COVER GASKET
14. RESSORT DE RAPPEL GUILLOTINE	THROTTLE VALVE RETURN SPRING
15. ASSIETTE GUIJDE RESSORT	SPRING GUIDE PLATE
16. NIPPLD VALVE GAZ	MIXTURE VALVE NIPPLE
17. RONDELLE	WASHER
18. ARRET DE L'AIGUILLE	MIXTURE NEEDLE STOP
19. VIS DU DISPOSITIF DE DEMARRAGE	STARTER FIXING SCREW
20. DISPOSITIF DE DEMARRAGE	CHOKE
21. JOINT DISPOSITIF DEMARRAGE	STARTER GASKET
22. KIT VIS DE REGLAGE DE L'AIR	KIT AIR ADJUSTMENT SCREW
23. KIT VIS DE REGLAGE GUILLOTINE	KIT MIXTURE VALVE ADJUSTMENT
24. BOUCHON FILTRE A ESSENCE	FUEL FILTER PLUG
25. JOINT DU POINTEAU	NEEDLE VALVE GASKET
26. ASSIETTE	PLATE
27. JOINT DE LA CUVE	FLOAT VALVE GASKET
28. CUVE	FLOAT CHAMBER
29. VIS FIXAGE DE LA CUVE	FLOAT CHAMBER SCREW
30. AXE	PIN
31. JOINT DU BOUCHON DE CUVE	FLOAT CHAMBER PLUG GASKET
32. BOUCHON DE LA CUVE	FLOAT CHAMBER PLUG
33. BALANCIER	FLOAT LEVER

**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

LE REGOLAZIONI DEL CARBURATORE SONO CONSENTITE PURCHE' SI UTILIZZINO SOLO PARTI ORIGINALI DELL'ORTO  
THE CARBURETTOR ADJUSTMENTS ARE ALLOWED ONLY EMPLOYING ORIGINAL DELL'ORTO PARTS  
LE REGLAGES DU CARBURATEUR SONT ADMIS A CONDITION QU'ON UTILISE SEULEMENT DES PARTIES ORIGINELES  
DELL'ORTO

KIT GETTO VARIABILE OPZIONALE  
 KIT HIGH SPEED JET REGULATOR OPTIONAL  
 KIT DU SYSTEME DE REGLAGE DE JET DE MAXIMUM OPTIONAL

**DELOORT**

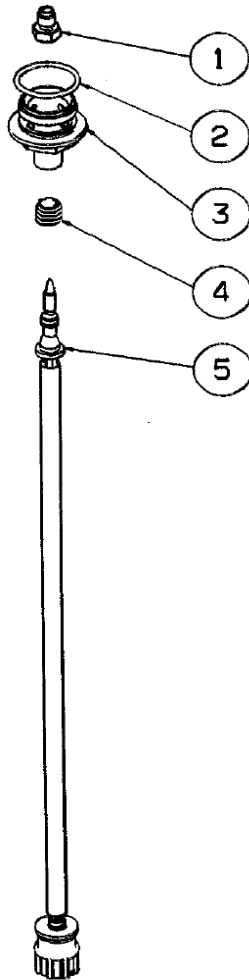


FIG.	DESCRIZIONE
1	HIGH SPEED JET GETTO MAX 200-220-250
2	FLOAT CHAMBER PLUG GASKET GUARNIZIONE TAPPO
3	FLOAT CHAMBER PLUG TAPPO VASCHETTA
4	SPRING MOLLA
5	VITE DI REGOLAZIONE REGULATION SCREW

IL GETTO VARIABILE, DISPONIBILE COME OPZIONE, PERMETTE LA RICERCA DI UNA PERFETTA CARBURAZIONE DURANTE LA GARA, AGENDO SULLA REGOLAZIONE MICROMETRICA DEL GETTO DEL MASSIMO.  
 THE VARIABLE JET, AVAILABLE AS OPTIONAL, ALLOWS THE RESEARCH OF A PERFECT CARBURETION DURING THE RACE, ACTING ON THE MICROMETRIC REGULATION OF THE MAIN JET.  
 LE JET VARIABLE, DISPONIBILE COMME OPTION, PERMET LA RECHERCHE D'UNE PARFAITE CARBURATION PENDANT LA COMPETITION, EN AGISSANT SUR LE REGLAGE MICROMETRIQUE DU JET MAXIMUM.

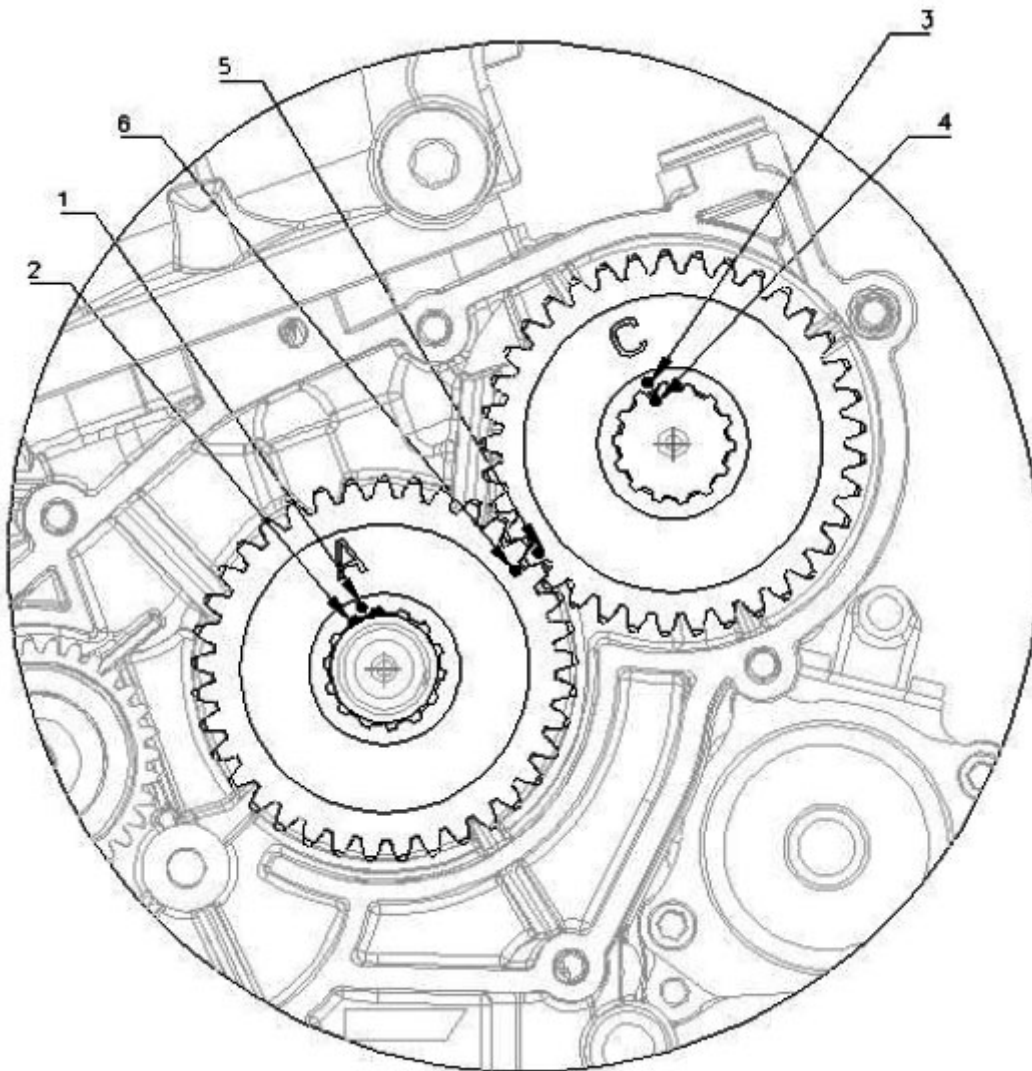
**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX

**BALANCER SHAFT PHASING.**

IN THE DRAWING BELOW, WE SHOW YOU IN DETAILS THE ORIGINAL POSITION (TO BE RESPECTED) OF THE BALANCER SHAFT PHASING IN THE ROK ENGINE.  
AS THE TIMING SHOULD BE REGULAR THE NOTCHS OF THE GEARS AND THE BALANCER SHAFT SHOULD CORRESPOND WHEN THE PISTON IS AT THE DEAD UPPER POINT. AS SHOWN ON THE DRAWING.


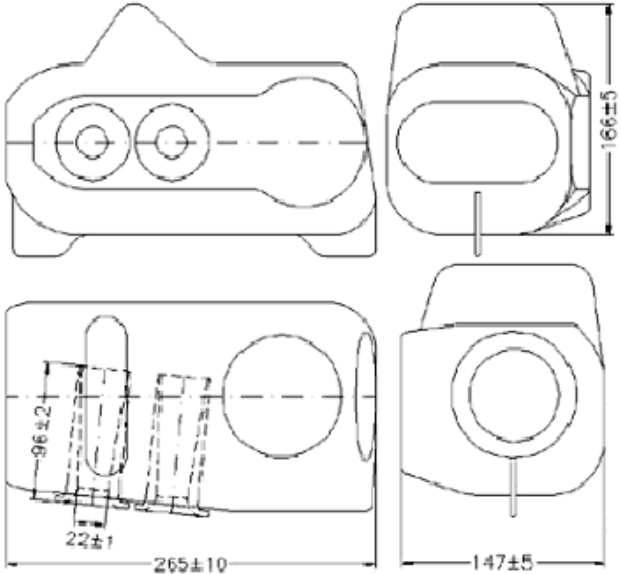

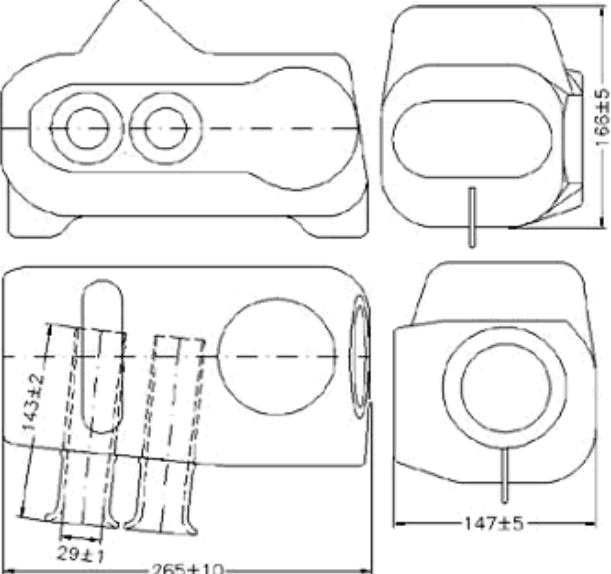
**FASATURA DELL'ALBERO DI BILANCIAMENTO.**

NEL DISEGNO RIPORTATO SOTTO, VI MOSTRIAMO IN DETTAGLIO LA POSIZIONE ORIGINALE (CHE DEVE ESSERE RISPETTATA) DELLA FASATURA DELL'ALBERO DI BILANCIAMENTO DEL MOTORE ROK.  
AFFINCHÉ LA FASATURA SIA REGOLARE LE TACCHE DEGLI INGRANAGGI E DEL CONTRALBERO DEVONO CORRISPONDERE QUANDO IL PISTONE SI TROVA AL PUNTO MORTO SUPERIORE, COME INDICATO NEL DISEGNO.


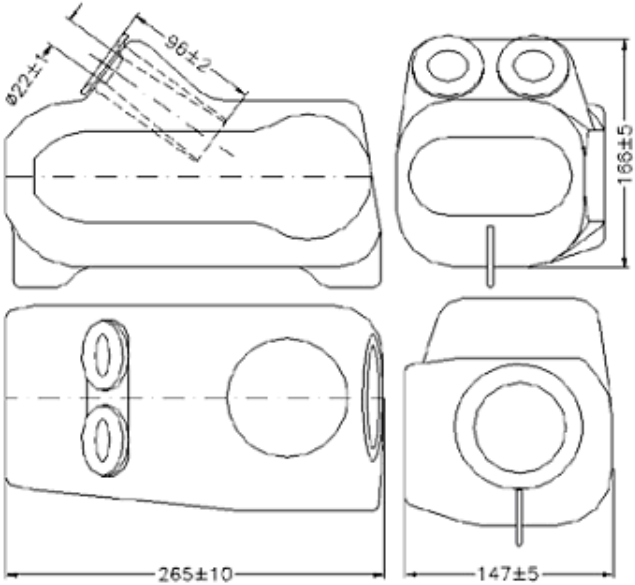


**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
 TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
 ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
 TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX

FILTRO D'ASPIRAZIONE  
 INLET SILENCER  
 SILENCIEUX D'ASPIRATION

MODELLO, TIPO, MODEL TYPE MODELE, TYPE	ARROW, C
	
MODELLO, TIPO, MODEL TYPE MODELE, TYPE	ARROW, G
	

**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
 TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
 ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
 TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX

MODELLO, TIPO, MODEL TYPE MODELE, TYPE	ARROW, F
	
MODELLO, TIPO, MODEL TYPE MODELE, TYPE	ARROW, E
