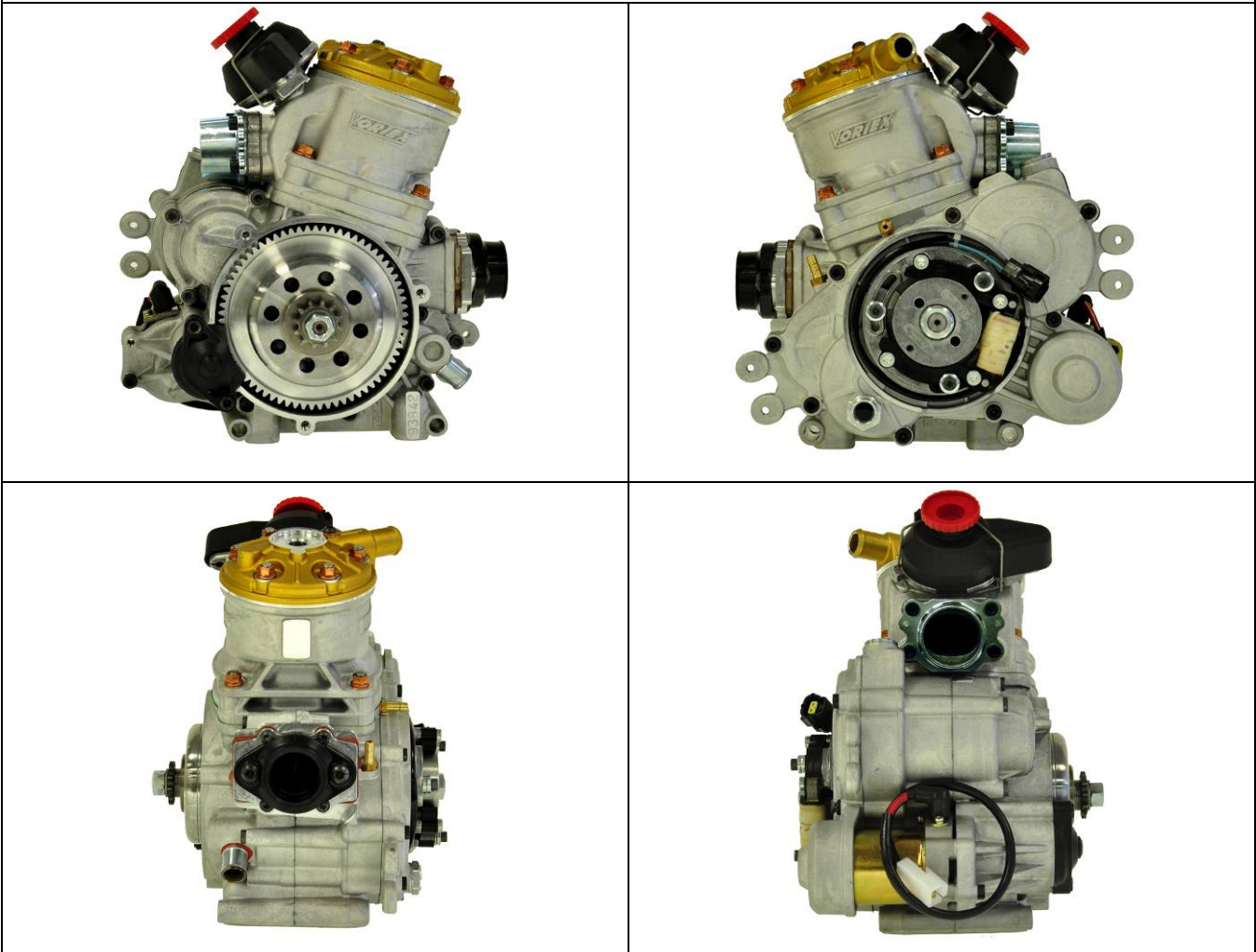


SCHEDA D'IDENTIFICAZIONE

IDENTIFICATION SHEET

FICHE D'IDENTIFICATION

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

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.

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	54.07 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	123.99 cc
INTERASSE FORI BIELLA	CONROD HOLES INTERAXLE	ENTRAXE DE LA BIELLE	102±0.2 mm

SVILUPPO DEL CILINDRO CYLINDER DEVELOPEMENT DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE

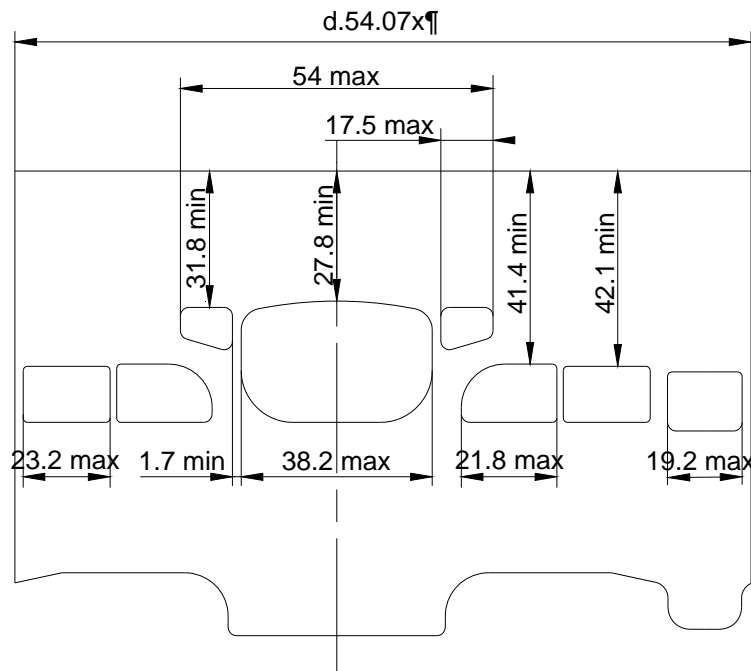


L'angolo di scarico deve essere misurato con uno spessore da 0,20 mm, avente larghezza 10 mm. Per il controllo dei booster lo spessore, sempre di 0,20 mm, deve essere a punta (come disegno di fianco)

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).

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).

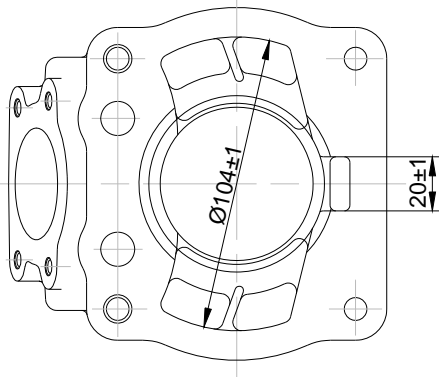
SCARICO	EXHAUST	ECHAPPEMENT	194° MAX
BOOSTER	BOOSTER	BOOSTER	179° MAX
TRAVASI PRINCIPALI	MAIN TRANSFERS	TRANSFERES PRINCIPALS	135° MAX
TRAVASI SECONDARI	SECONDARY TRANSFERS	TRANSFERES SECONDAIRES	131° MAX



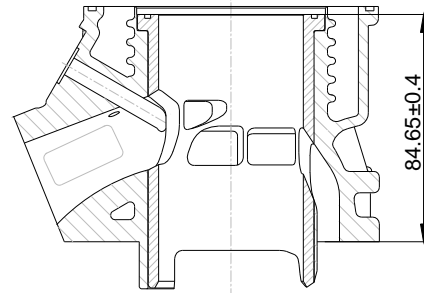
MISURE CORDALI
 CHORD READINGS
 LECTURES CORDALE

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.

BASE CILINDRO
CYLINDER BASE
PIED DU CYLINDRE



SEZIONE DEL CILINDRO
CYLINDER SECTION
COUPE PAR SECTION DU CYLINDRE



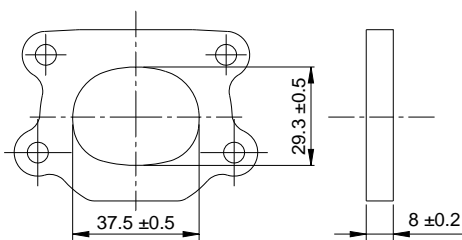
BASE CILINDRO
CYLINDER BASE
PIED DU CYLINDRE



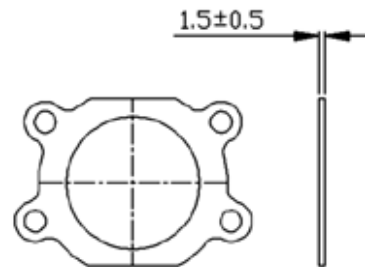
CONDOTTO DI SCARICO
EXHAUST DUCT
CONDUITE D'ECHAPPEMENT



DISTANZIALE SCARICO
EXHAUST SPACER ENTRETOISE D'ECHAPPEMENT



GUARNIZIONE SCARICO – EXHAUST GASKET



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.

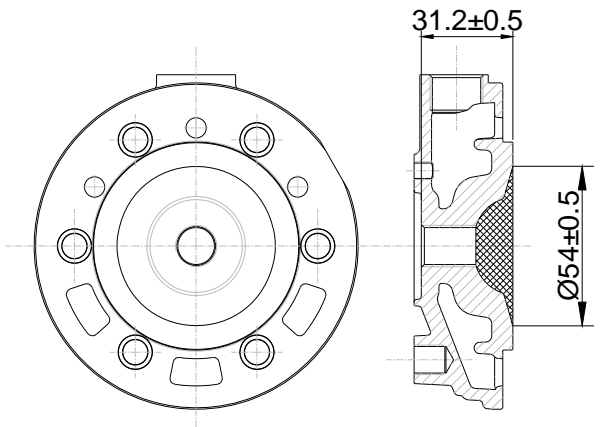
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE FINO AL 2008
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER UNTIL 2008
 CULASSE ET CHAMBRE DE COMBUSTION JUSQUE 'AU 2008

VOLUME DELLA CAMERA DI SCOPPIO : MINIMO MISURATO
 AL BORDO SUPERIORE DELL'INSERTO CIK/FIA 9.5 cc

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 9.5 cc

SQUISH THICKNESS – SQUISH - EPESSEUR DE SQUISH :
 1 mm MIN



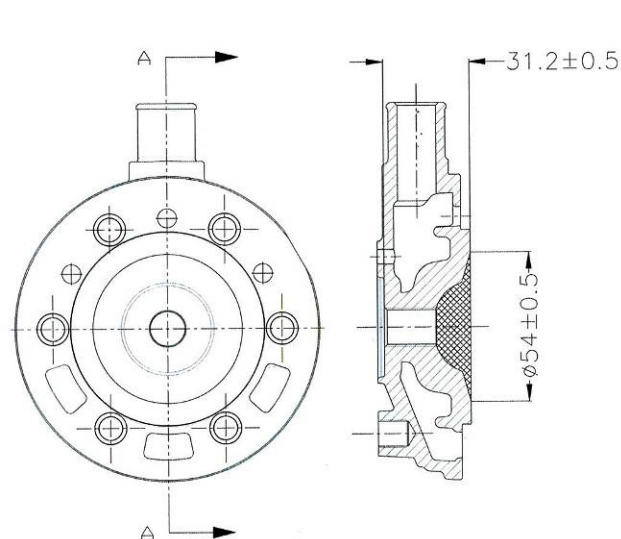
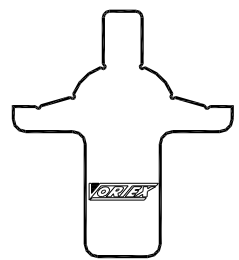
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE MODELLO 2009
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER 2009 MODEL
 CULASSE ET CHAMBRE DE COMBUSTION DU MODEL 2009

VOLUME DELLA CAMERA DI SCOPPIO : MINIMO MISURATO
 AL BORDO SUPERIORE DELL'INSERTO CIK/FIA 9.5 cc MIN

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

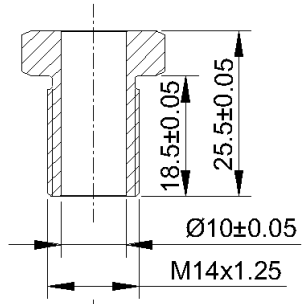
VOLUME CHAMBRE DE COMBUSTION : MINIMUM MESURE' AU
 BORD SUPERIEUR DU INSERT CIK/FIA 9.5 cc MIN

SQUISH THICKNESS – SQUISH - EPESSEUR DE SQUISH :
 1 mm MIN

DIMA CONTROLLO PROFILO CAMERA DI COMBUSTIONE
 TEMPLATE FOR CHECKING THE COMBUSTION CHAMBER
 PROFILE

GABARIT POUR LA VERIFICATION DU PROFIL DE LA
 CHAMBRE DE COMBUSTION



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

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.

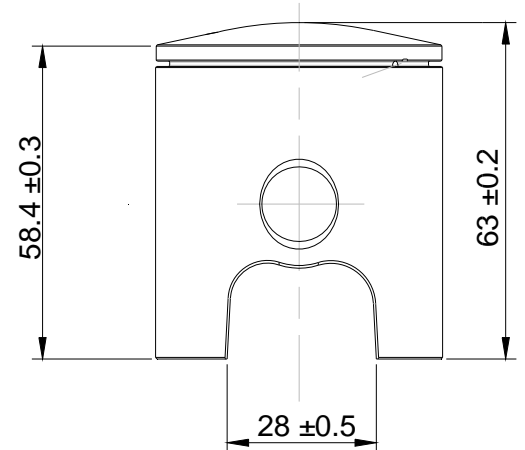
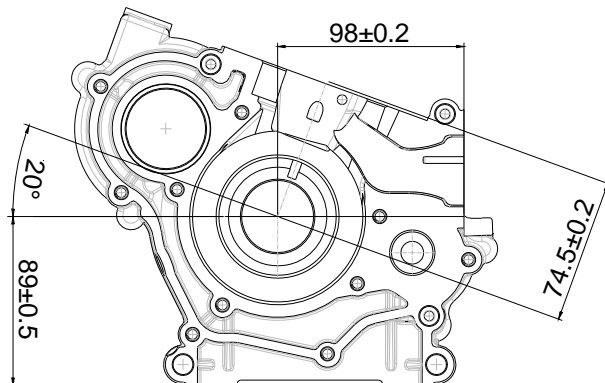
PROCEDURA PER LA VERIFICA DELLA CUBATURA

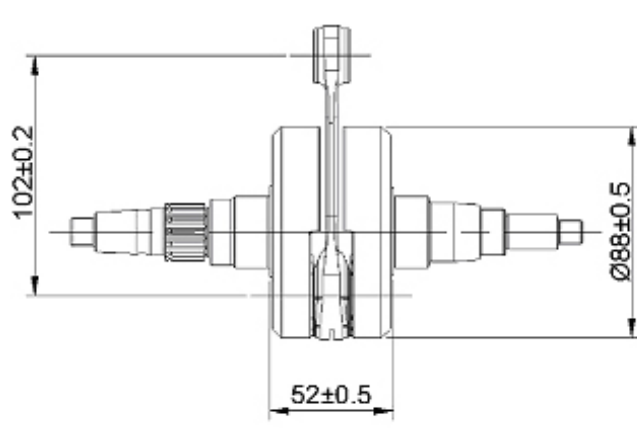
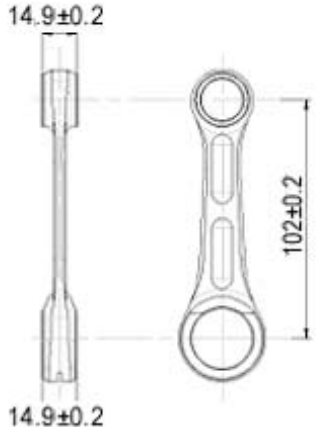
- Far smontare il motore dal telaio
- Attendere che sia a temperatura ambiente
- Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione
- Fare smontare la candela (verificare la quota del 18,5mm)
- Avvitare "L'INSERTO" al posto della candela (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

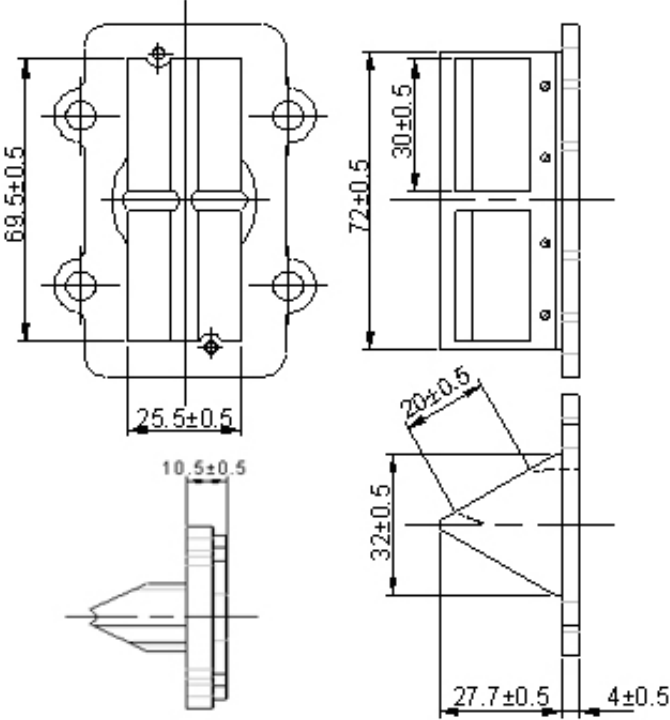
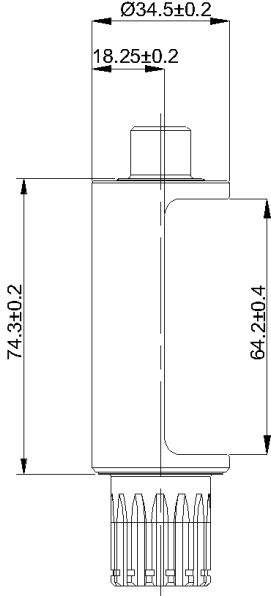
- Disassemble the engine from the chassis
- Wait until the temperature is ambient temperature
- Disassemble the cylinder head in order to verify the projection of the sparking plug inside the combustion chamber.
- Disassemble the sparking plug (verify the height of 18,5mm)
- Screw the "INSERT" at the 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.

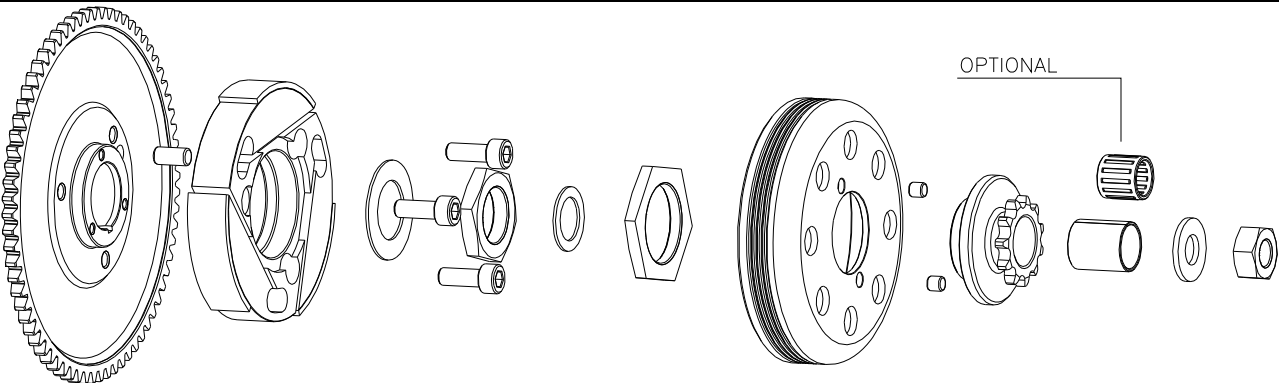
IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

<p>PISTONE PISTON PISTON</p>	<p>VISTA INTERNA DEL CARTER INTERIOR VIEW OF THE CRANKCASE VUE DE LA PARTIE INTERIEURE DU CARTER</p>
	
<p>PESO WEIGHT POID</p> <p>125g / ±5g</p>	

<p>ALBERO MOTORE CRANKSHAFT VILEBREQUIN</p>	<p>BIELLA CONROD BIELLE</p>
	
<p>PESO COMPLETO COMPLETE WEIGHT POID COMPLETE</p> <p>2.172g / ±20g</p>	
<p>PESO WEIGHT POID</p> <p>128g / ±5g</p>	

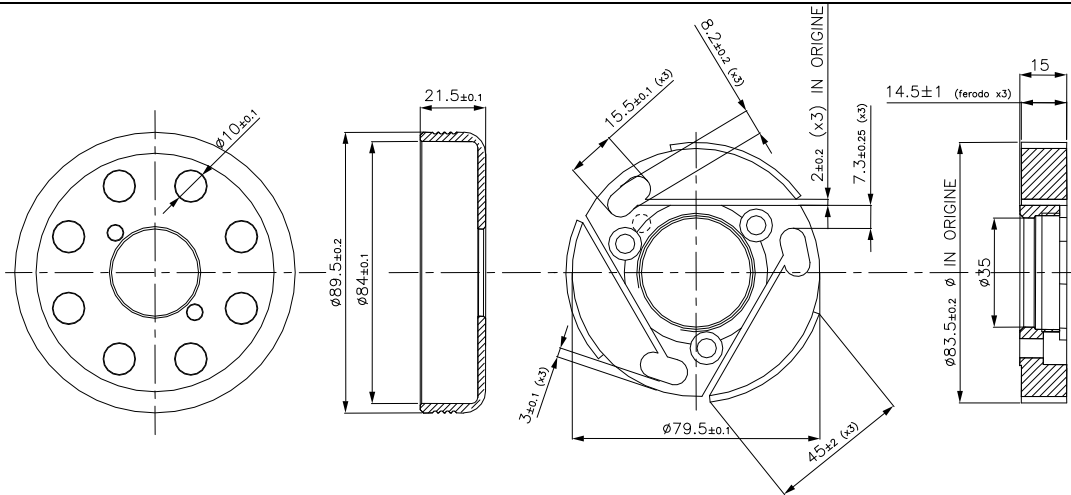
IMPORTANT – IMPORTANT – IMPORTANT
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX

<p>PACCO LAMELLARE E CONVOGLIATORE REED BLOCK AND CONVEYOR PYRAMIDE CLAPETS ET CONVOYEUR</p>	<p>CONTRALBERO D'EQUILIBRATURA BALANCER SHAFT ARBRE D'EQUILIBRAGE</p>
	 <p style="text-align: center;">PESO WEIGHT POID</p> <p style="text-align: center;">435g / ±10g</p>

<p>DESCRIZIONE DELLA FRIZIONE E RAPPRESENTAZIONE DELLE PARTI CLUTCH DESCRIPTION AND PARTS SKETCH DESCRIPTION DE L'EMBAYAGE ET ESQUISSE DES PIECES</p>	
	
<p>NUMERO TOTALE DI PARTI TOTAL PARTS NUMBER NUMERO TOTALE DES PIECES:</p>	<p>17</p>
<p>PESO DELLA FRIZIONE COMPLETA DI INGRANAGGIO AVVIAMENTO WEIGHT OF THE COMPLETE CLUTCH WITH STARTING GEAR POIDS DE L'EMBAYAGE COMPLETE AVEC ENGRENAGE DEMARRAGE:</p>	<p>910 gr +/- 25gr</p>
<p>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:</p>	<p>3500 RPM</p>

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

CAMPANA FRIZIONE / ROTORE FRIZIONE
CLUTCH HOUSING / CLUTCH ROTOR
CHAPE EMBRAYAGE / ROTOR EMBRAYAGE



PESO DEL ROTORE FRIZIONE
WEIGHT OF CLUTCH ROTOR
POIS DU ROTOR EMBRAYAGE:

345 gr +/- 15gr

PESO DELLA CAMPANA
WEIGHT OF CLUTCH HOUSING
POIS DU CHAPE EMBRAYAGE :

174 gr

PESO TOTALE DEL GRUPPO ROTORE E CAMPANA FRIZIONE
TOTAL WEIGHT OF CLUTCH ROTOR AND HOUSING
POIS TOTAL DU ROTOR ET CHAPE EMBRAYAGE :

519 gr +/- 15gr

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

COLLETTORE D'ASPIRAZIONE
INTAKE MANIFOLD
COLLECTEUR D'ASPIRATION



IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT

LA BATTERIA UTILIZZATA PER L'AVVIAMENTO DEL MOTORE PUO' ESSERE FISSATA INDIFFERENTEMENTE SUL SEDILE OPPURE SUL TELAIO.

THE BATTERY USED TO START THE ENGINE COULD BE FIXED ON THE SEAT OR ON THE CHASSIS TOO.

LA BATTERIE QUE NOUS ALLONS UTILIZER POUR DEMARRER LE MOTEUR PEUT ÊTRE FIXÉ SUR LE SIÈGE OU SUR LE CHASSIS CADRE.

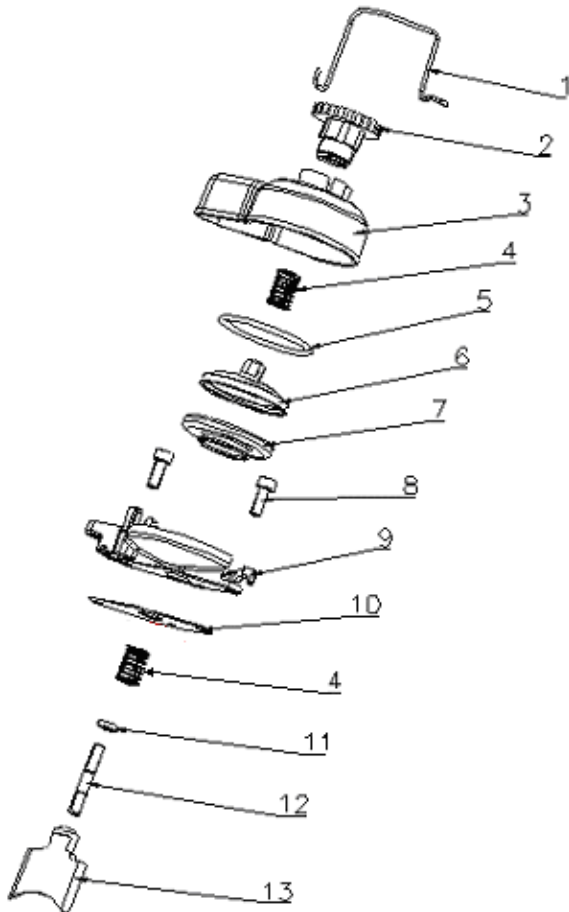
IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT

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

VALVOLA PARZIALIZZATRICE PNEUMATICA MOD 2009 CON DOPPIA MOLLA DI COMPRESSIONE
PNEUMATIC POWER VALVE MOD 2009 WITH DOUBLE COMPRESSION SPRING
VALVE DE PUISSANCE PNEUMATIQUE MOD 2009 AVEC DOUBLE RESSORT COMPRESSION



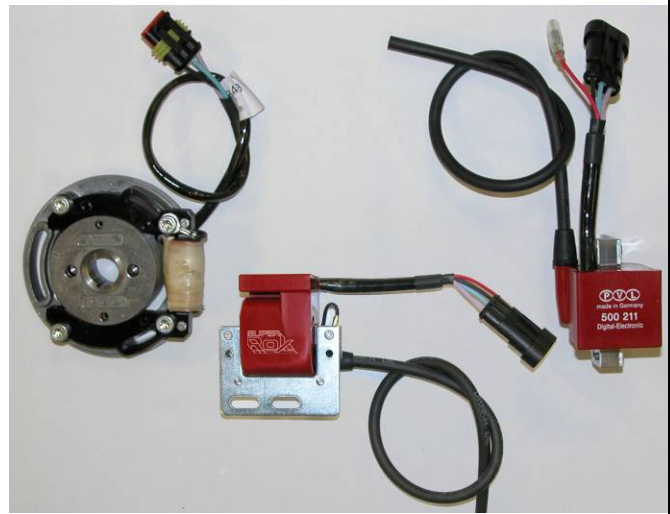
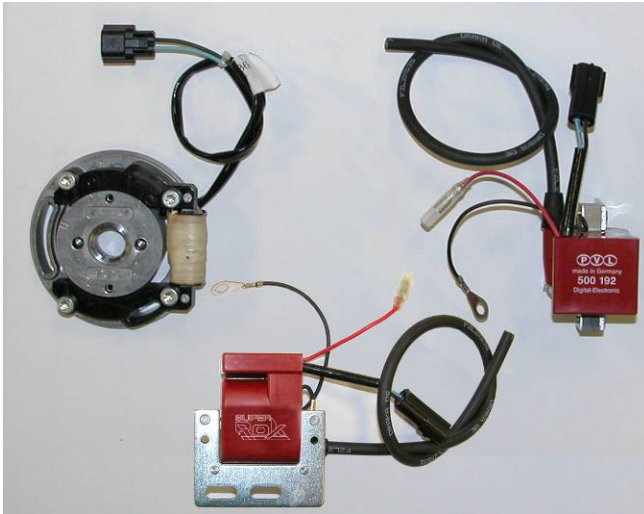
- 1- FERMO VALVOLA
SPRING CUP
ARRET VALVE
- 2- VITE REGISTRO
ADJUSTMENT SCREW
VIS REGISTRE
- 3- COPERCHIO VALVOLA
VALVE COVER
CHAPE VALVE
- 4- DOPPIA MOLLA COMPRESSIONE
DOUBLE COMPRESSION SPRING
DOUBLE RESSORT COMPRESSION
- 5- MOLLA TENUTA
HOSE SPRING
RESSORT TENUE
- 6- PISTONCINO VALVOLA SCARICO
EXHAUST VALVE PISTON
PISTON VALVE ECHAP.
- 7- POLMONE
BELLOWS
POUMON
- 8- VITE
SCREW
VIS
- 9- ALLOGGIO VALVOLA
VALVE HOUSING
SIEGE VALVE
- 10- GUARNIZIONE
GASKET
JOINT
- 11- O-RING
O-RING
O-RING
- 12- PRIGIONIERO
STUD
GOUJON
- 13- VALVOLA SCARICO
EXHAUST VALVE
VALVE DE PUISSANCE

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.

ACCENSIONE PVL 1036/980/500-192
IGNITION PVL 1036/980/500-192
ALLUMAGE PVL 1036/980/500-192

ACCENSIONE PVL 500843/500980/500211
PVL IGNITION 500843/500980/500211
ALLUMAGE PVL 500843/500980/500211



SARA' CONSENTITO SOLO L'UTILIZZO DI BOBINE MARCHIATE SUPER ROK,COME BEN VISIBILE NELLE FIGURE SOPRA RIPORTATE.

USE OF COILS MARKED SUPER ROK WILL BE ALLOWED, AS MENTIONED IN THE ABOVE PICTURES.

IL SERA PERMIS L'UTILISATION DES BOBINES MARQUES SUPER ROK, COMME BIEN VISIBILE DANS LES ILLUSTRATION CI-DESSUS REPORTEES.

OLTRE ALL'ACCENSIONE PVL (1036/980/500-192), SARÀ CONSENTITO ANCHE L'UTILIZZO DELL'ACCENSIONE PVL 500843/500980/500211.

BESIDES PVL IGNITION (1036/980/500-192), IT WILL BE ALLOWED TO USE ALSO THE PVL IGNITION 500843/500980/500211.

OUTRE L'ALLUMAGE PVL (1036/980/500-192), ON POURRA AUSSI UTILISER L'ALLUMAGE PVL 500843/500980/500211.

COME DA ART. 2,PAR.16.7 DEL REGOLAMENTO TECNICO CIK/FIA, A DISCREZIONE DEI COMMISSARI TECNICI E' AMMESSO SCAMBIARE I SISTEMI DI ACCENSIONE 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 CONCURENTS 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, SILENZIATORE E COMPONENTI
EXHAUST MUFFLER, SILENCER AND COMPONENTS
POT D'ECHAPEMENT, SILENCIEUX ET SES ELEMENTS

MISURA CORDALE ESTERNA
EXTERNAL CHORD READING
LECTURE CORDALE EXTERIEURE
A=825+/-7mm

MISURA CORDALE INTERNA
INTERNAL CHORD READING
LECTURE CORDALE INTERIORE
B=655+/-7mm

NUMERO FORI
NUMBER OF HOLES
NOMBRE DES TROUS
C = 56 \varnothing 4±0.5

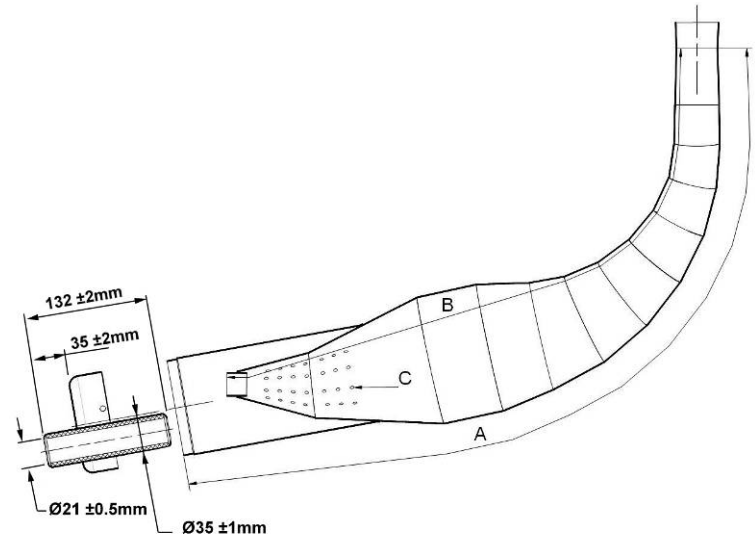
PESO
WEIGHT
POIDS
2.158 g. ± 5%

IMPORTANTE-IMPORTANT-IMPORTANT

SULLA MARMITTA DEVE ESSERE PRESENTE IN SEDE DI VERIFICA IL LOGO DI RICONOSCIMENTO, SUPER ROK, SAMPATO DIRETTAMENTE DALLA DITTA PRODUTTRICE.

DURING EXAMINATION, ON THE EXHAUST IT MUST BE INDICATED THE IDENTIFICATION LOGO SUPER ROK, IMPRINTED DIRECTLY BY THE MANUFACTURER.

PENDANT LA VERIFICATION, SUR LE POT D'ECHAPPEMENT, IL DOIT ETRE PRESENT LE LOGO DE RECONNAISSANCE SUPER ROK, IMPRIME' DIRECTEMENT DE LA MAISON PRODUCTRICE.

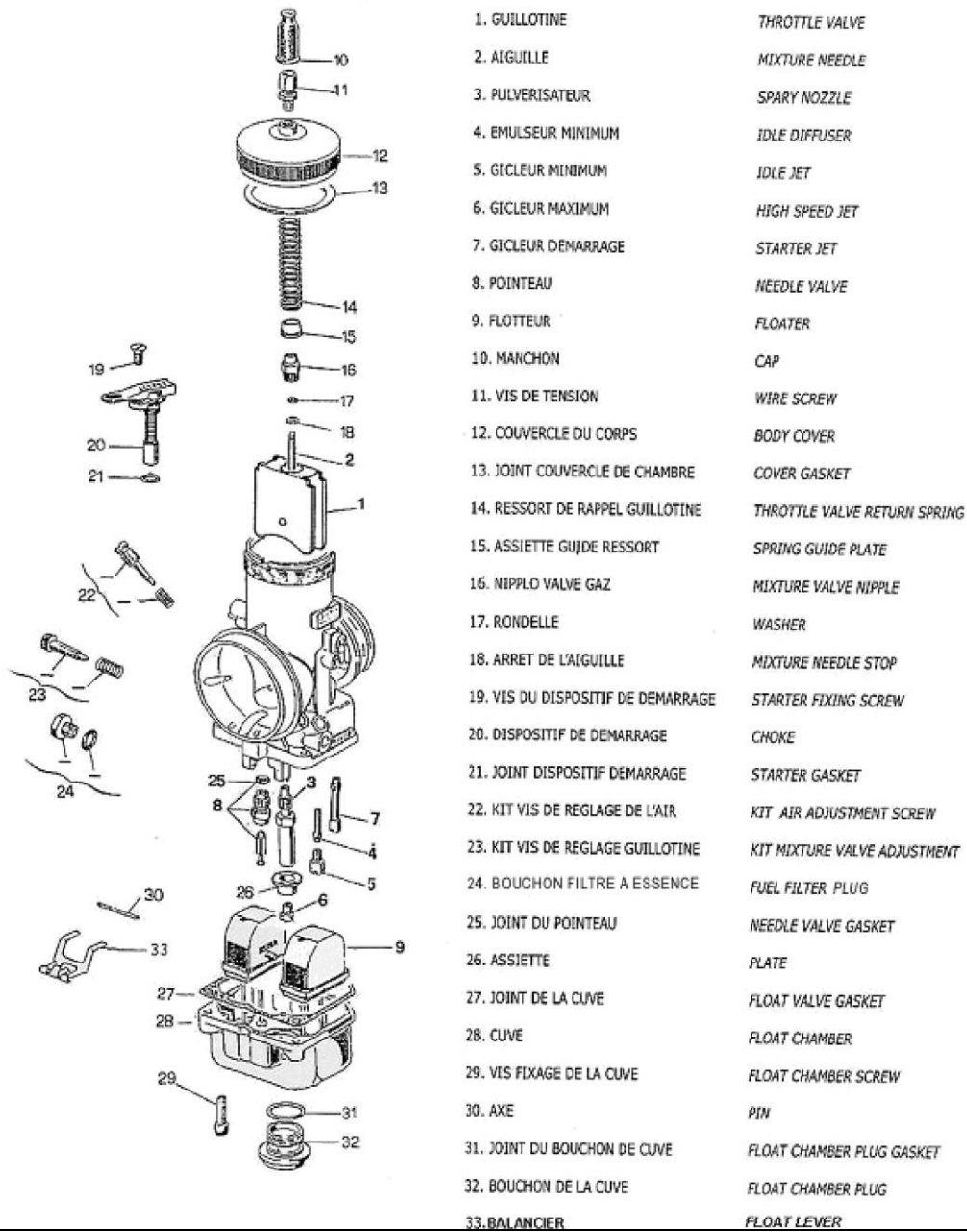


IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT

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 VSHH 30



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

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.

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

DELLORTO

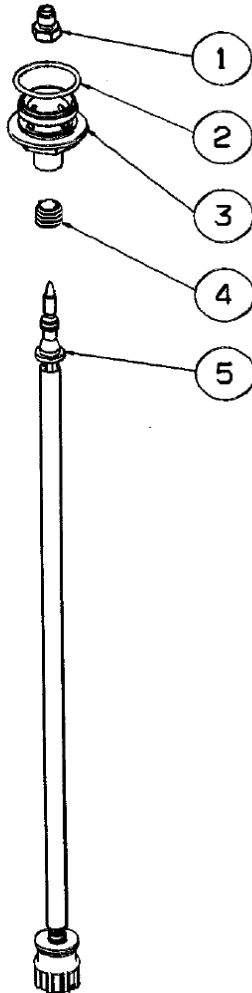


FIG.	DESCRIZIONE
1	HIGH SPEED JET GETTO MAX 200-220-250
2	FLOAT CHAMBER PLUG GASKET GUARNIZIONE TAPPO
3	FLOAT CHAMBER PLUG TAPPO VASCHETTA
4	SPRING MOLLA
5	VITE DI REGOLAZIONE REGULATION SCREW

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.

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.

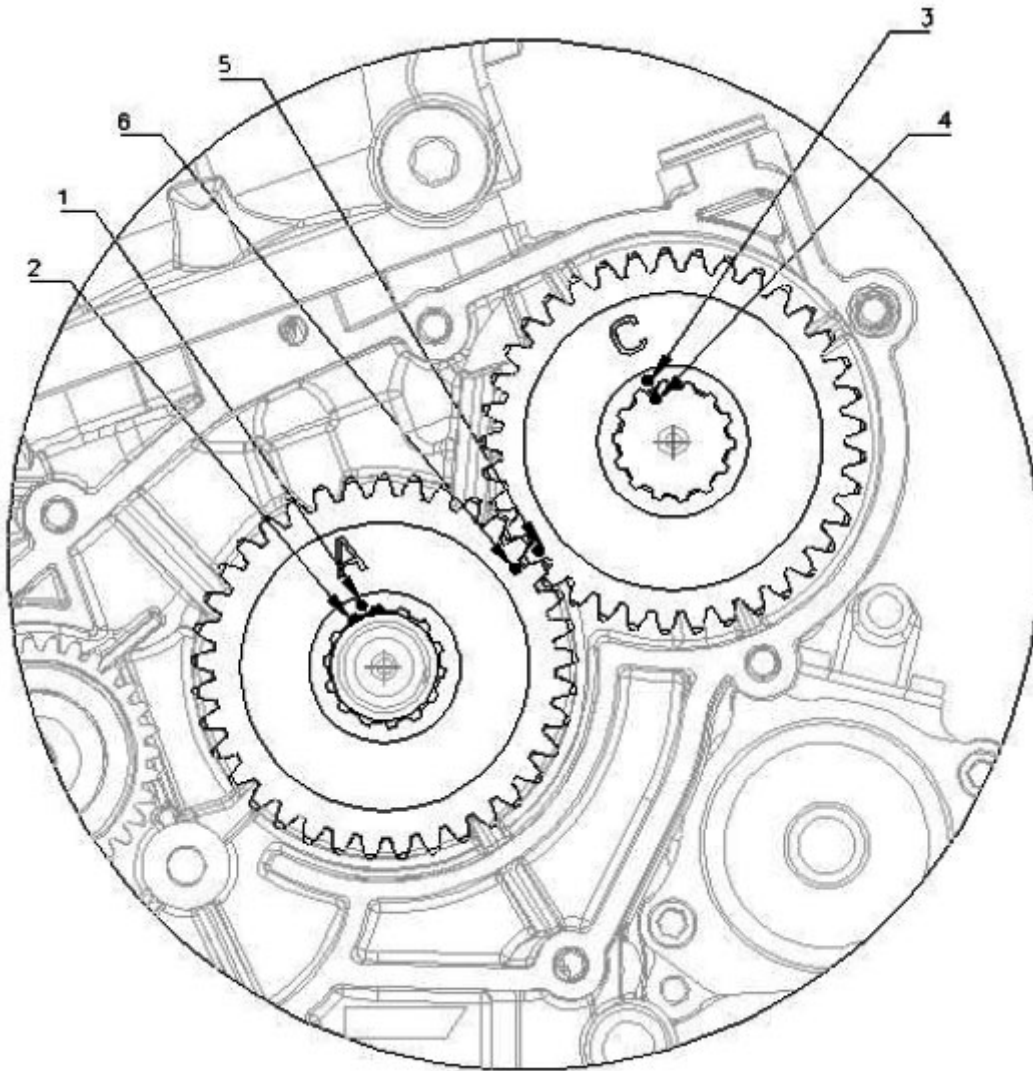
BALANCER SHAFT PHASING.
IN THE DRAWING BELOW, WE SHOW YOU IN DETAILS THE ORIGINAL POSITION (TO BE RESPECTED) OF THE BALANCER SHAFT PHASING IN THE ROK ENGINE.

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


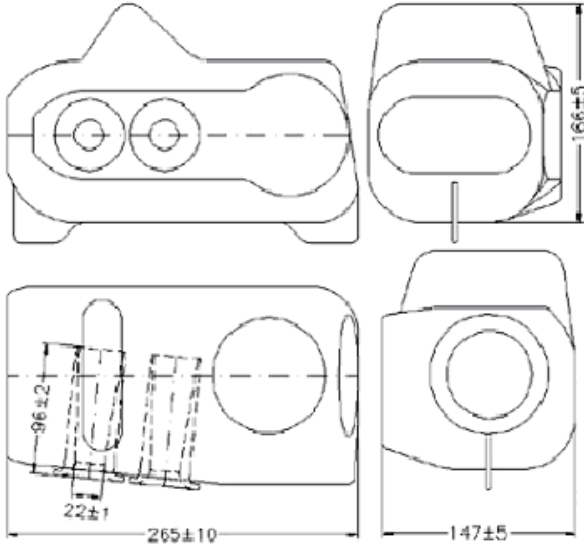

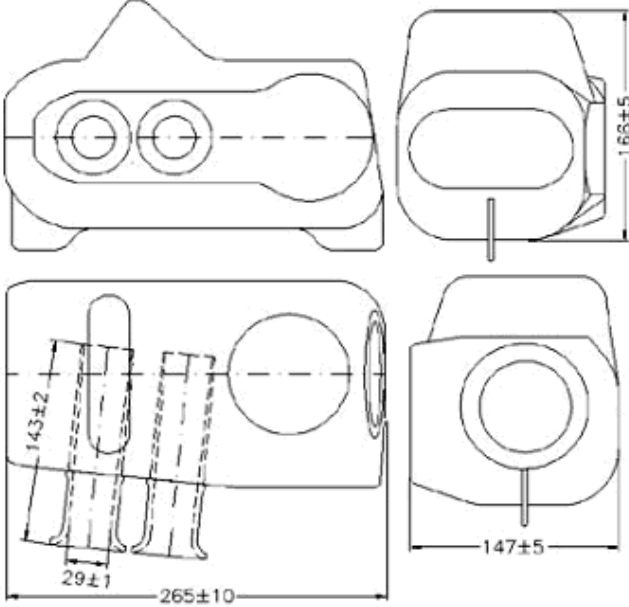
NEL DISEGNO RIPORTATO SOTTO, VI MOSTRIAMO IN DETTAGLIO LA POSIZIONE ORIGINALE (CHE DEVE ESSERE RISPETTATA) DELLA FASATURA DELL'ALBERO DI BILANCIAMENTO DEL MOTORE ROK.

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.


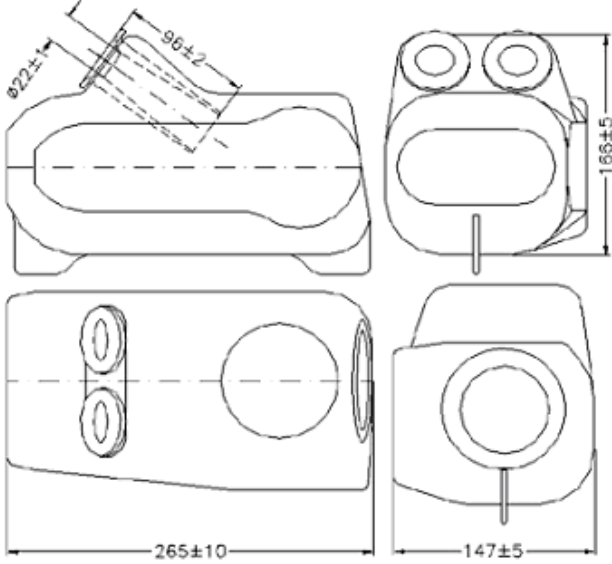


IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

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
