

**SCHEDA D'IDENTIFICAZIONE**

**IDENTIFICATION SHEET**

**KARTA TECHNICZNA**

La presente scheda di identificazione riproduce descrizioni, illustrazioni e dimensioni del motore ROK per l'utilizzo nel PROGETTO ROK CUP riconosciuto dalla ACI-CSAI ( PZM-GKSK ).  
 This Identification Sheet reproduces descriptions, illustrations and dimensions of the ROK engine to be used in the ROK CUP PROJECT recognised by the ACI-CSAI.(PZM-GKSK).  
**Ta kopia karty technicznej , ilustracje i wymiary silnika ROK mają być stosowane w zawodach ROK CUP PROJECT zatwierdzonych przez ACI-CSAI i PZM-GKSK.**



**CARATTERISTICHE TECNICHE**

**TECHNICAL FEATURES**

**DANE TECHNICZNE**

MOTORE MONOCILINDRICO A DUE TEMPI  
 SINGLE-CYLINDER TWO STROKE ENGINE  
**1-CYLINDROWY SILNIK 2-SUWOWY**  
 RAFFREDDAMENTO AD ACQUA CON POMPA  
 WATER COOLING SYSTEM WITH PUMP  
**WODNY UKŁAD CHŁODZENIA Z POMPA**  
 FRIZIONE CENTRIFUGA  
 CENTRIFUGAL CLUTCH  
**SPRZĘGŁO ODŚRODKOWE**  
 ACCENSIONE DIGITALE PVL  
 PVL DIGITAL IGNITION  
**UKŁAD ZAPŁONOWY PVL**

AMMISSIONE LAMELLARE NEL CARTER  
 REED VALVE ADMISSION IN THE CRANKCASE  
**ZASILANIE ZAWOREM MEMBRANOWYM**  
 AVVIAMENTO ELETTRICO  
 ELECTRIC STARTER  
**ROZRUSZNIK ELEKTRYCZNY**  
 CONTRALBERO D'EQUILIBRATURA  
 BALANCER SHAFT  
**WAŁEK WYWAŻAJĄCY DRGAŃ**  
 MARMITTA OMOLOGATA ORIGINALE OBBLIGATORIA  
 ORIGINAL HOMOLOGATED EXH. MUFFLER COMPULSORY  
**ORYGINALNY HOMOLOGOWANY UKŁAD WYDECHOWY**

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA 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  
OBA SILNIKI Z NAPISEM VORTEX LUB ROK SA DOZWOLONE.

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  
JAKIEKOLWIEK DODAWANIE LUB ODEJMOWANIE MATERIAŁU-MASZYNOWO-ITP. OD ORYGINALNYCH CZĘŚCI JEST  
ZABRONIONE.

ALESAGGIO ORIGINALE	ORIGINAL BORE	ŚREDNICA CYLINDRA	54.05 mm
ALESAGGIO MASSIMO	MAX ALLOWED BORE	MAX.ŚREDNICA CYLINDRA	54.28 mm
CORSA	STROKE	SKOK	54±0.2 mm
CILINDRATA ORIGINALE	ORIGINAL DISPLACEMENT	POJEMNOŚĆ SKOKOWA	123.9 cc
INTERASSE FORI BIELLA	CONROD HOLES INTERAXLE	DŁUGOŚĆ KORBOWODU	102±0.2 mm

### SVILUPPO DEL CILINDRO

### CYLINDER DEVELOPEMENT

### CYLINDER - ROZWINIĘCIE



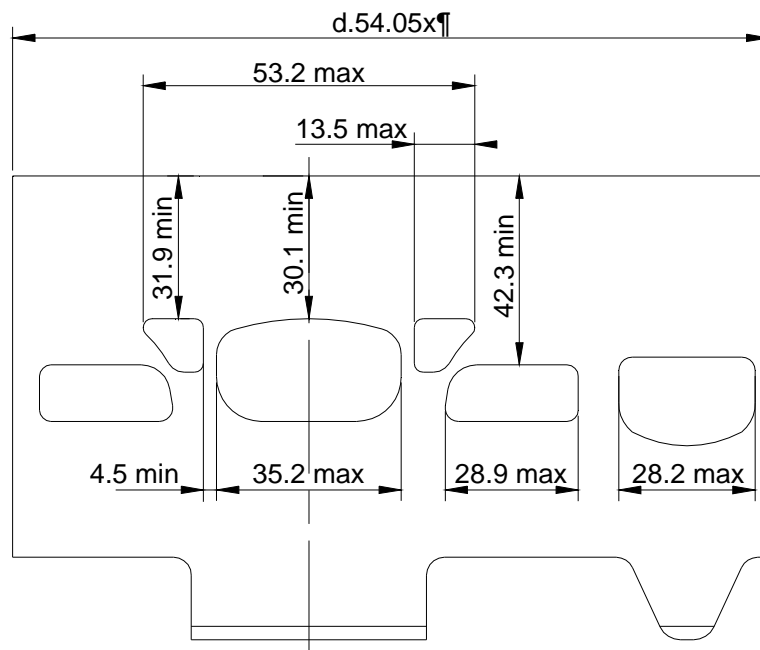
L'angolo di scarico deve essere misurato con uno spessore da 0,20 mm, avente larghezza 10 mm. Per il controllo dei booster lo spessore, sempre di 0,20 mm, deve essere a punta (come disegno di fianco)

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).

Pomiar kanału wydechowego szczelinomierzem grubości 0,20mm i szerokości 10mm. Kanał –Booster- mierzyć końcówką szczelinomierza grubości 0,20mm (patrz rys. obok).

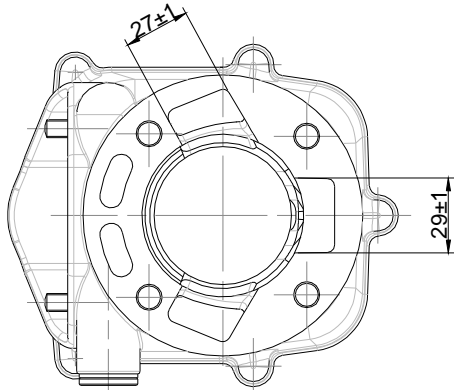
SCARICO	EXHAUST	WYDECH	184° MAX
BOOSTER	BOOSTER	BOOSTER	179.5° MAX
TRAVASI PRINCIPALI	MAIN TRANSFERS	GŁ.PRZELOTOWE	131° MAX

MISURE CORDALI  
 CHORD READINGS  
 POMIAR PO CIĘCIWIE

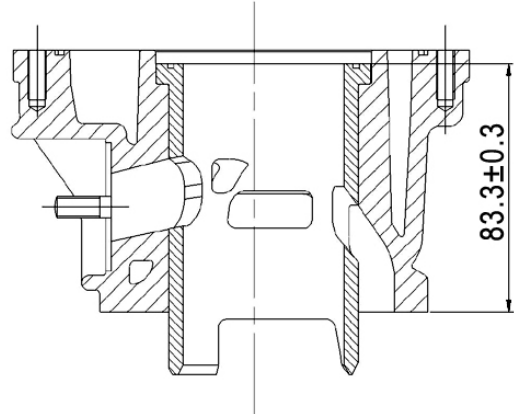


**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..**

BASE CILINDRO  
CYLINDER BASE  
PODSTAWA CYLINDRA



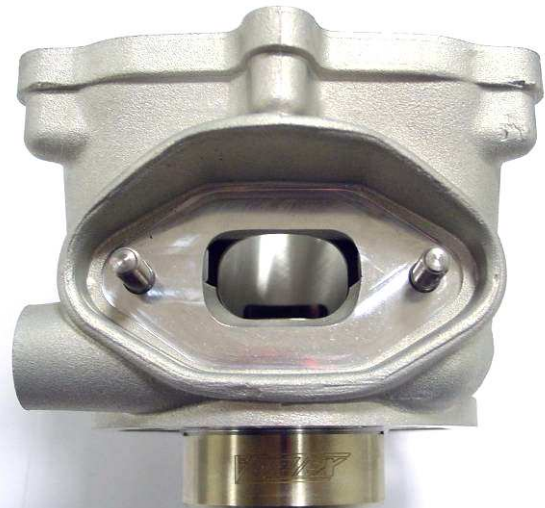
SEZIONE DEL CILINDRO  
CYLINDER SECTION  
CYLINDER - POMIAR



BASE CILINDRO  
CYLINDER BASE  
PODSTAWA CYLINDRA



CONDOTTO DI SCARICO  
EXHAUST DUCT  
KANAL WYDECHOWY



**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.**

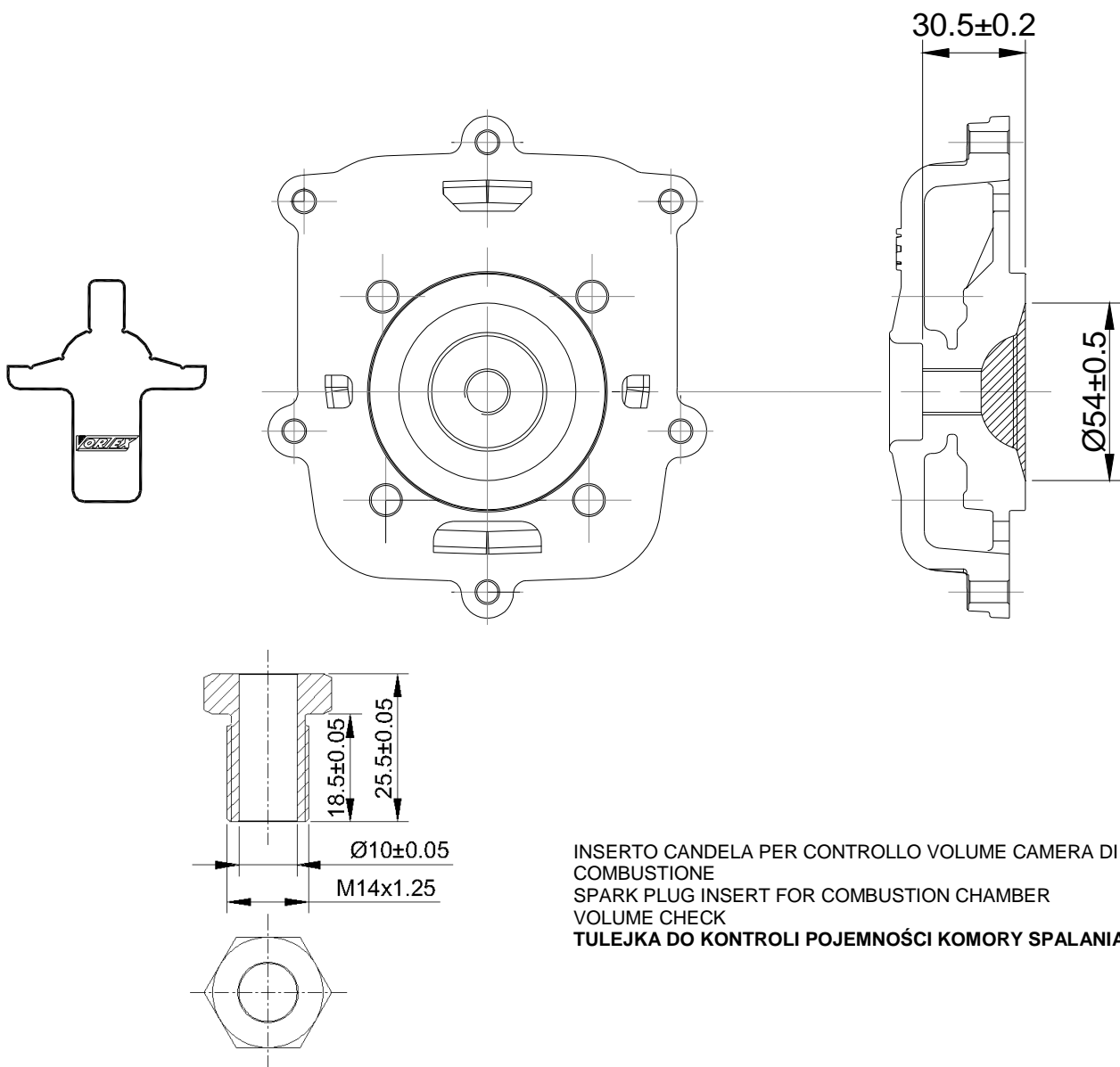
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE  
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER  
 GŁOWICA – KOMORA SPALANIA

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

**POJEMNOŚĆ KOMORY SPALANIA : MINIMUM MIERZONE WDEŁUG ZASAD I TULEJKA CIK/FIK**

SQUISH THICKNESS SQUISH ZGNIOT – SQUISH 1 mm MIN



INSERTO CANDELA PER CONTROLLO VOLUME CAMERA DI COMBUSTIONE  
 SPARK PLUG INSERT FOR COMBUSTION CHAMBER VOLUME CHECK  
 TULEJKA DO KONTROLI POJEMNOŚCI KOMORY SPALANIA

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
**TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
**ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..**

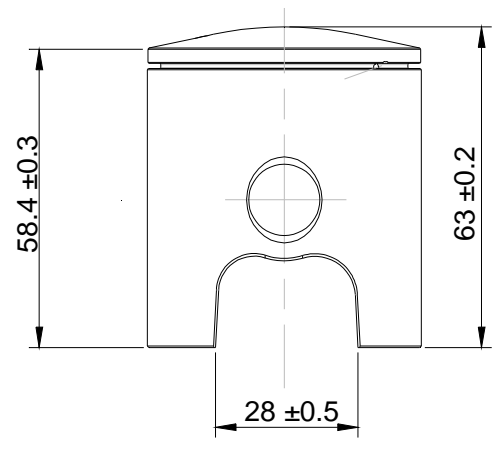
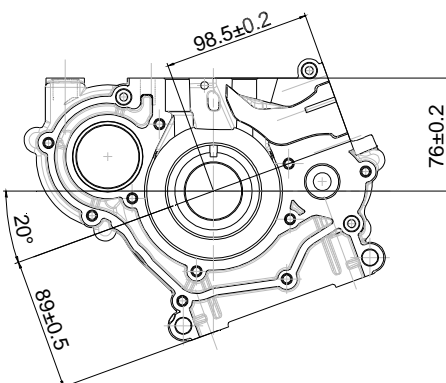
## PROCEDURA PER LA VERIFICA DELLA CUBATURA

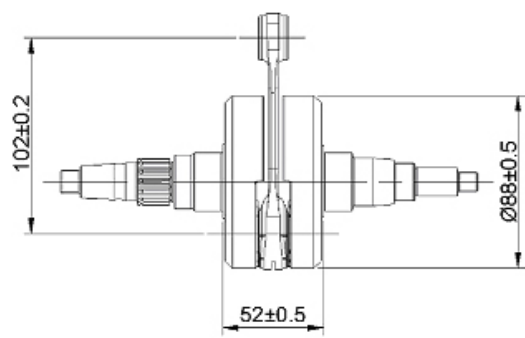
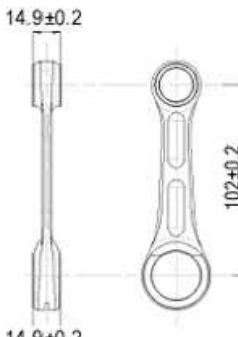
- Far smontare il motore dal telaio
- Attendere che sia a temperatura ambiente
- Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione
- Fare smontare la candela ( verificare la quota del 18,5mm)
- Avvitare "L'INSERTO" al posto della candela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

## PROCEDURA WERYFIKACJI POJEMNOŚCI KOMORY SPALANIA

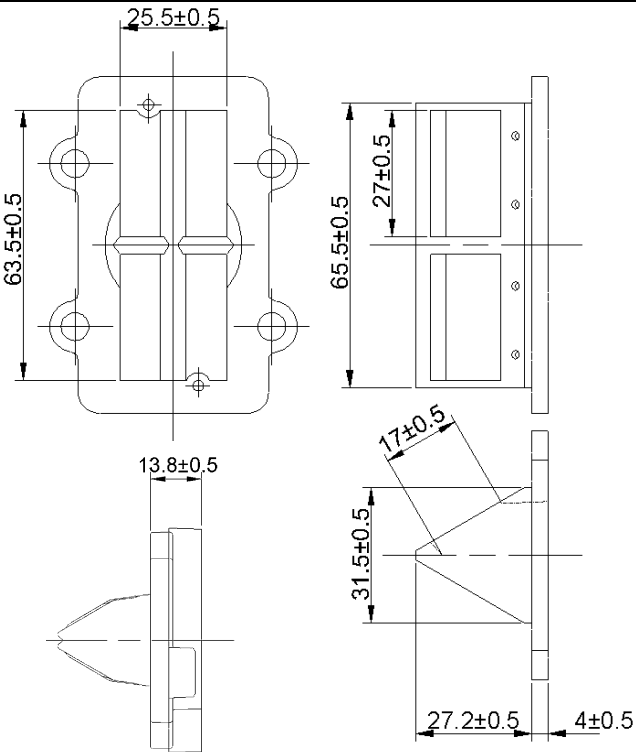
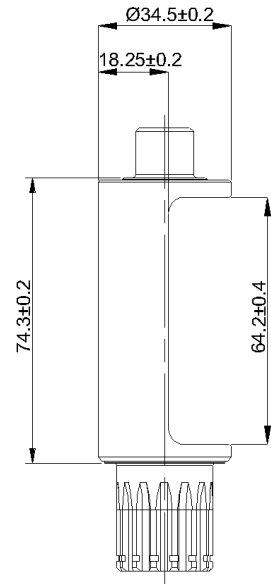
- Wymontować silnik z podwozia .
- Poczekać do wyrównania temperatury z temperaturą otoczenia.
- Zdemontować głowicę w celu(określenia penetracji ) weryfikacji pozycji świecy zapłonowej w komorze spalania.
- Wykręcić świecę zapłonową ( weryfikacja wysokości –długości trzonu 18,5mm).
- Wkręcić tulejkę CIK/FIA w miejsce świecy zapłonowej.  
( Tulejka kontrolna nie może wystawać z czaszy komory spalania i musi być zamocowana w głowicę w taki sam sposób jak świeca zapłonowa wysokości-długości trzonu 18,5mm ).
- Uszczelnić przy użyciu smaru stałego górna część tłoka i obwód cylindra.
- Umieścić tłok w górnym położeniu (zwrocie zewnętrznym) i unieruchomić wał korbowy.
- Usunąć delikatnie nadmiar smaru.
- Upewnić się , że silnik stoi na równej , płaskiej powierzchni.
- Zamontować głowicę i dokręcić ją momentem określonym przez producenta silnika.
- Za pomocą wyskalowanej biurety laboratoryjnej (mechanicznej lub elektronicznej ) napełnić komorę spalania ( mieszaniną 50% paliwa i 50% oleju ) aż do górnej krawędzi tulejki redukcyjnej .
- W ten sposób zmierzona pojemność będzie taka jak wskazana w kartach technicznych poszczególnych kategorii.

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..

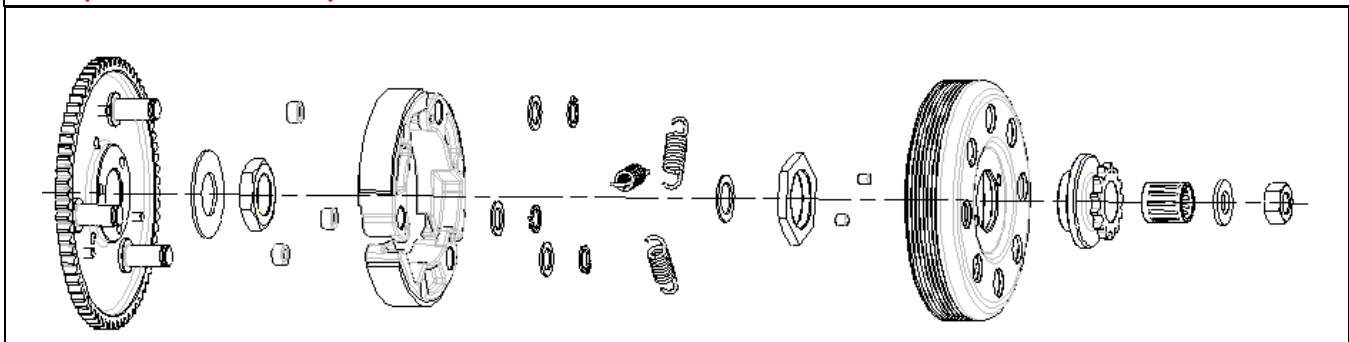
<p>PISTONE PISTON TŁOK</p>	<p>VISTA INTERNA DEL CARTER INTERIOR VIEW OF THE CRANKCASE KARTER – WYGLĄD - WYMIARY</p>
	
<p>PESO                      WEIGHT                      WAGA</p> <p><b>125g / ±5g</b></p>	

<p>ALBERO MOTORE CRANKSHAFT WAŁ KORBOWY</p>	<p>BIELLA CONROD KORBOWÓD</p>
	
<p>PESO COMPLETO    COMPLETE WEIGHT    WAGA KOMPLETU</p> <p><b>2.175g / ±20g</b></p>	<p>PESO                      WEIGHT                      WAGA</p> <p><b>128g / ±5g</b></p>

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
**TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
**ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.**

<p align="center">PACCO LAMELLARE E CONVOGLIATORE          REED BLOCK AND CONVEYOR          ZAWÓR MEMBRANOWY i CONVEYOR</p>	<p align="center">CONTRALBERO D'EQUILIBRATURA          BALANCER SHAFT          WAŁEK DRGAŃ</p>
	 <p align="center">PESO                      WEIGHT                      WAGA</p> <p align="center"><b>435g / ±10g</b></p>

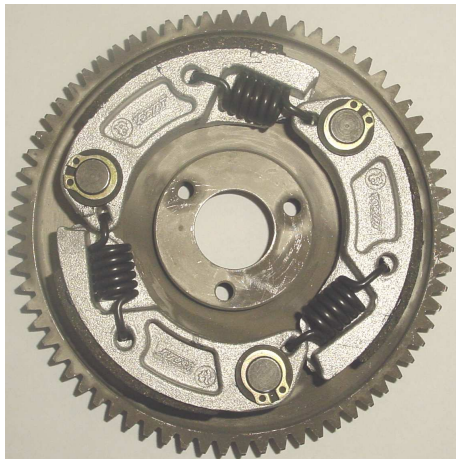
DESCRIZIONE DELLA FRIZIONE MOD 2009 E RAPPRESENTAZIONE DELLE PARTI  
 CLUTCH MOD 2009 DESCRIPTION AND PARTS SKETCH  
**SPRZĘGŁO MODEL 2009 i CZĘŚCI SKŁADOWE- SZKIC**



NUMERO TOTALE DI PARTI: TOTAL PARTS NUMBER: <b>LICZBA WSZYSTKICH ELEMENTÓW :</b>	27
PESO MINIMO DELLA FRIZIONE COMPLETA MINIMUM WEIGHT OF THE COMPLETE CLUTCH: <b>MINIMALNA WAGA KOMPLETNEGO SPRZĘGŁA :</b>	1000g
REGIME DI ATTACCO (MASSIMO) VERIFICABILE IN OGNI MOMENTO DELLA MANIFESTAZIONE ENGAGEMENT SPEED (MAXIMUM) CAN BE VERIFIED IN EVERY MOMENT OF THE EVENT <b>OBROTÓW ZAŁĄCZANIA SPRZĘGŁA – MAXIMUM :SPRAWDZANE W KAŻDEJ CHWILI TRWANIA ZAWODÓW</b>	4000 RPM

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.**

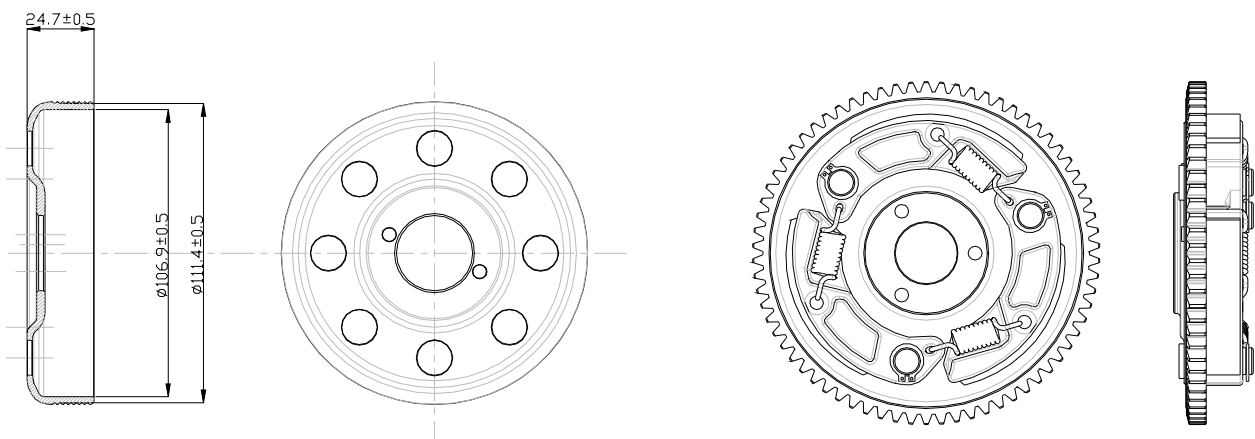
ROTORE FRIZIONE COMPLETOMOD 2009 CON INGRANAGGIO AVVIAMENTO  
COMPL. CLUTCH ROTOR MOD 2009 WITH STARTING GEAR  
KOMPLETNE SPRZĘGŁO-MODEL 2009 Z KOŁEM ROZRUCHOWYM



PESO DEL ROTORE FRIZIONE COMPLETO CON INGRANAGGIO AVVIAMENTO  
WEIGHT OF COMPL. CLUTCH ROTOR WITH STARTING GEAR  
WAGA KOMPLETNEGO SPRZĘGŁA Z KOŁEM ROZRUCHOWYM

648g +/- 15g

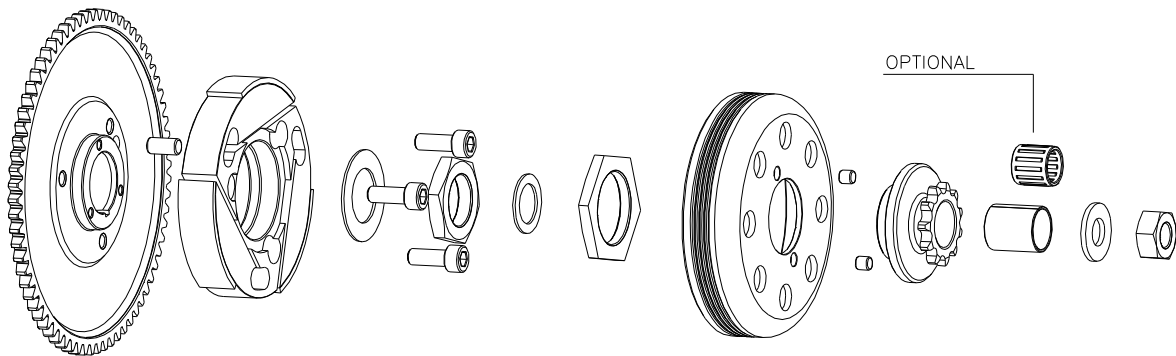
CAMPANA E ROTORE MOD 2009  
HOUSING AND ROTOR MOD 2009  
OBUDOWA SPRZĘGŁA –KOŁO ROZRUCHOWE- MODEL 2009



**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
**TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
**ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.**

DESCRIZIONE DELLA FRIZIONE MOD 2010 E RAPPRESENTAZIONE DELLE PARTI  
 CLUTCH MOD 2010 DESCRIPTION AND PARTS SKETCH  
**SPRZĘGŁO MODEL 2010 i CZĘŚCI SKŁADOWE - SZKIC**

**ATT : IL MOD 2010 ENTERA'IN VIGORE DAL 01/01/2010 , IL MOD 2009 PORTA'ESSERE UTILIZATO FINO AL 01/04/2010**  
**ATT : MOD 2010 WILL BE COME INTO FORCE ON THE 01/01/2010, THE MOD 2009 CAN BE USED UNTIL THE 01/04/2010**  
**UWAGA :MODEL 2010 WCHODZI Z DATA 01/01/2010,MODEL 2009 MOŻNA UŻYWAĆ DO 01/04/2010**



NUMERO TOTALE DI PARTI  
 TOTAL PARTS NUMBER

**LICZBA WSZYSTKICH ELEMENTÓW :**

17

PESO DELLA FRIZIONE COMPLETA DI INGRANAGGIO AVVIAMENTO  
 WEIGHT OF THE COMPLETE CLUTCH WITH STARTING GEAR  
**WAGA KOMPLETNEGO SPRZĘGŁA Z KOŁEM ROZRUCHOWYM :**

910 gr +/- 25gr

REGIME DI ATTACCO (MASSIMO) VERIFICABILE IN OGNI MOMENTO DELLA MANIFESTAZIONE  
 ENGAGEMENT SPEED (MAXIMUM) CAN BE VERIFIED IN EVERY MOMENT OF THE EVENT

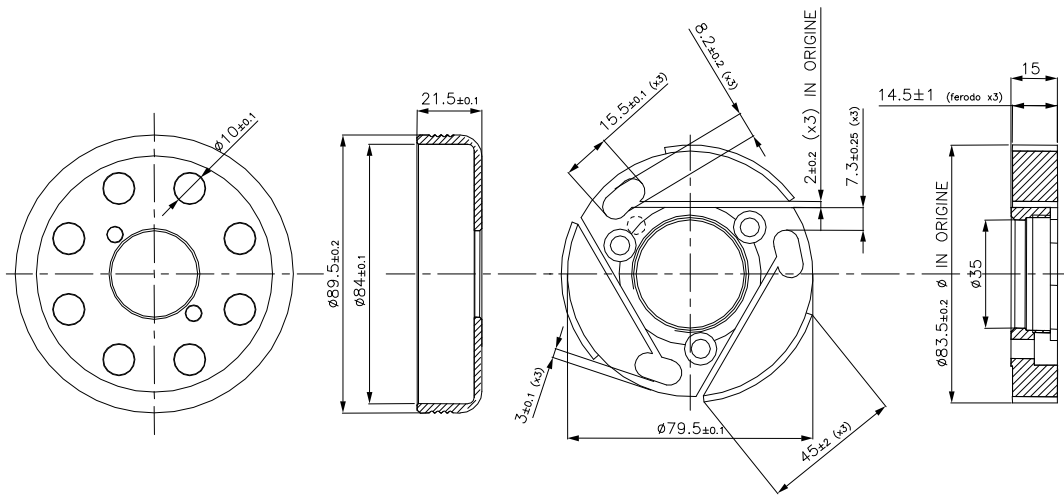
**OBROTY ZAŁĄCZANIA SPRZĘGŁA – MAXIMUM :SPRAWDZANE W KAŻDEJ CHWILI TRWANIA ZAWODÓW**

3500 RPM

**IMPORTANT – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..**

**ATT : IL MOD 2010 ENTERA'IN VIGORE DAL 01/01/2010 , IL MOD 2009 PORTA'ESSERE UTILIZATO FINO AL 01/04/2010**  
**ATT : MOD 2010 WILL BE COME INTO FORCE ON THE 01/01/2010, THE MOD 2009 CAN BE USED UNTIL THE 01/04/2010**  
**UWAGA :MODEL 2010 WCHODZI Z DATA 01/01/2010,MODEL 2009 MOŻNA UŻYWAĆ DO 01/04/2010**

CAMPANA E ROTORE MOD 2010  
 HOUSING AND ROTOR MOD 2010  
**OBUDOWA SPRZĘGŁA – SPRZĘGŁO MODEL 2010**



PESO DEL ROTORE FRIZIONE  
 WEIGHT OF CLUTCH ROTOR  
**WAGA SPRZĘGŁA MONOLITYCZNEGO**

345 gr +/- 15gr

PESO DELLA CAMPANA  
 WEIGHT OF CLUTCH HOUSING  
**WAGA OBUDOWY SPRZĘGŁA**

174 gr

PESO TOTALE DEL GRUPPO ROTORE E CAMPANA FRIZIONE  
 TOTAL WEIGHT OF CLUTCH ROTOR AND HOUSING  
**WAGA CAŁKOWITA SPRZĘGŁA I OBUDOWY SPRZĘGŁA**

519 gr +/- 15gr

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.**

ACCENSIONE PVL 1036/980/500-177  
 IGNITION PVL 1036/980/500-177  
 ZAPŁON PVL 1036/980/500-177

ACCENSIONE PVL 500843/500980/500210.  
 PVL IGNITION PVL 500843/500980/500210.  
 ZAPŁON 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.

**OBIE WERSJE ZAPŁONU PVL (1036/980/500-177) i PVL 500843/500980/500210 są DOZWOLONE.**

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)

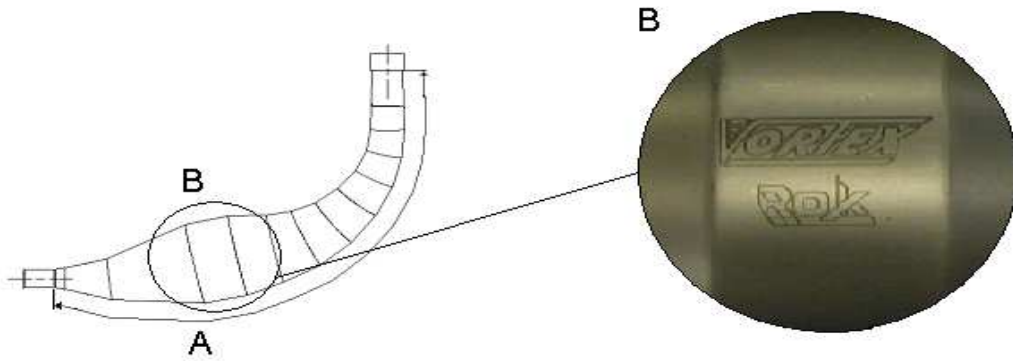
AS PER ART. 2, PAR. 16.7 OF THE CIK/FIA TECHNICAL REGULATIONS, ON DECISION OF THE STEWARDS, IT WILL BE AUTHORISED TO INTERCHANGE ENTRANTS' IGNITION SYSTEMS FOR THE SYSTEMS SUPPLIED BY THE ORGANISERS (SAME HOMOLOGATED MODELS)

**NA PODSTAWIE ART. 2, PAR. 16.7 REGULAMINU TECHNICZNEGO CIK/FIA, SĘDZIA TECHNICZNY MA PRAWO ZAMIANY UKŁADU ZAPŁONOWEGO NA INNY ORYGINALNY, TEGO SAMEGO MODELU I HOMOLOGACJI.**

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
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.  
**BATERIA SŁUŻĄCA DO URUCHAMIANIA SILNIKA MOŻE BYĆ MOCOWANA NA FOTELU LUB RAMIE KARTA.**

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..**

ARMITTA MARCHIATA VORTEX-ROK  
EXHAUST MUFFLER VORTEX-ROK SEALED  
TŁUMIK REZONANSOWY – CECHOWANY-VORTEX-ROK



MISURA CORDALE ESTERNA  
EXTERNAL CHORD READING  
LECTURE CORDALE EXTERIORE

A=805 +/- 5mm

MIERZONE PO ZARYSIE ZEWNĘTRZNYM

PESO  
WEIGHT  
WAGA

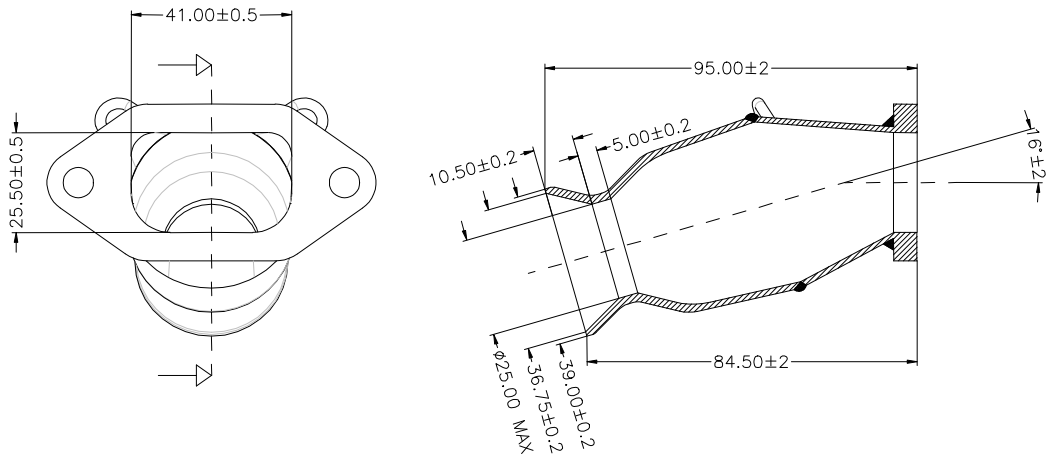
1.516 g. ± 5%

FOTO DEL COLLETTORE DI SCARICO  
PICTURE OF EXHAUST MANIFOLD  
ZDJĘCIE KOLEKTORA WYDECHOWEGO



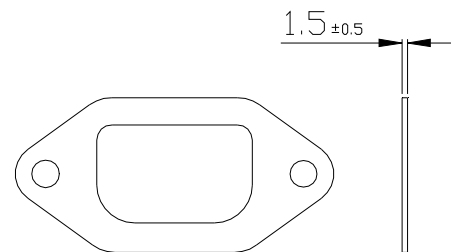
**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
**TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
**ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..**

**COLLETTORE DI SCARICO**  
**EXHAUST MANIFOLD**  
**KOLEKTOR WYDECHOWY**

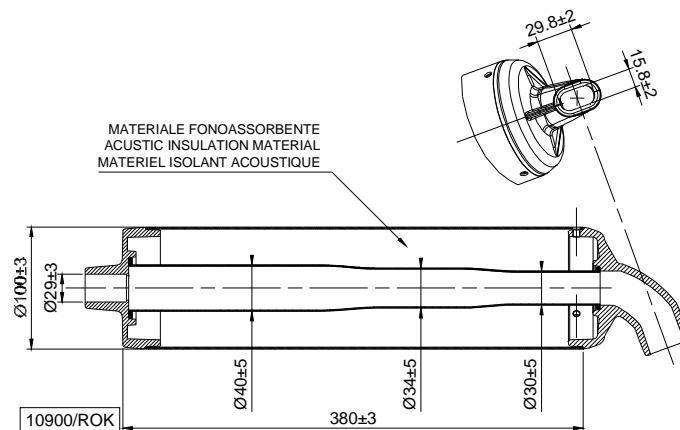


LA VERIFICA DEL DIAMETRO INTERNO DEL COLLETTORE VA FATTA A MOTORE FREDDO.  
THE INSIDE DIAMETER OF THE MAINFOLD HAS TO BE CHECKED WHEN THE ENGINE IS COLD.  
ŚREDNICA WEWNĘTRZNA KOLEKTORA POWINNA BYĆ MIERZONA NA ZIMNYM SILNIKU.

**GUARNIZIONE SCARICO**  
**EXHAUST GASKET**  
**USZCZELKA WYDECHU**



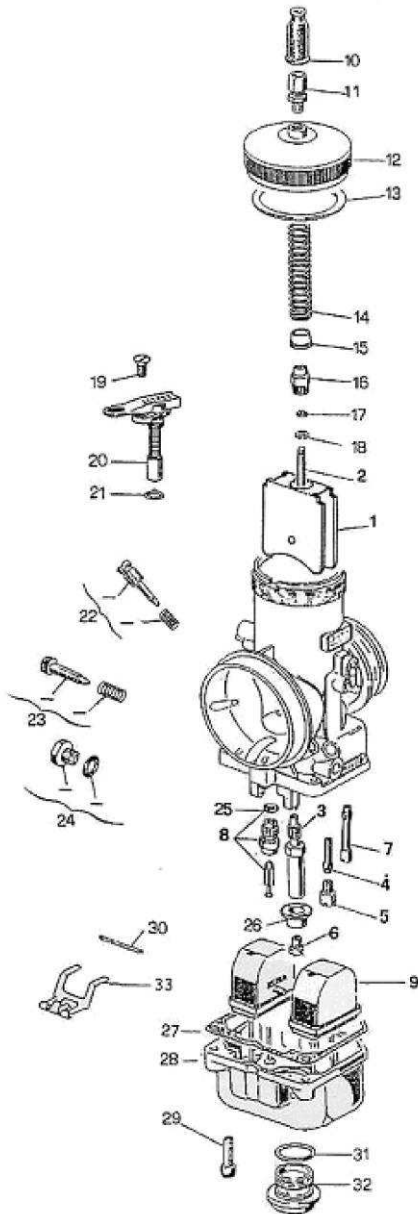
**SILENZIATORE E COMPONENTI**  
**SILENCER AND COMPONENTS**  
**TLUMIK WYDECHOWY I CZĘŚCI**



**IMPORTANT – IMPORTANT – WAŻNE**  
**TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.**  
**ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.**  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..**

**CARBURATORE E COMPONENTI**  
**CARBURETTOR AND COMPONENTS**  
**GAŹNIK i CZĘŚCI SKŁADOWE**

**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

**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**  
**REGULACJA GAŹNIKA DOZWOLONA TYLKO PRZY ZASTOSOWANIU ORYGINALNYCH CZĘŚCI DELL'ORTO.**

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.**

KIT GETTO VARIABILE OPZIONALE  
KIT HIGH SPEED JET REGULATOR OPTIONAL  
ZESTAW-KIT-OPCJA DO REGULACJI DYSZY MAX.

## DELLORTO

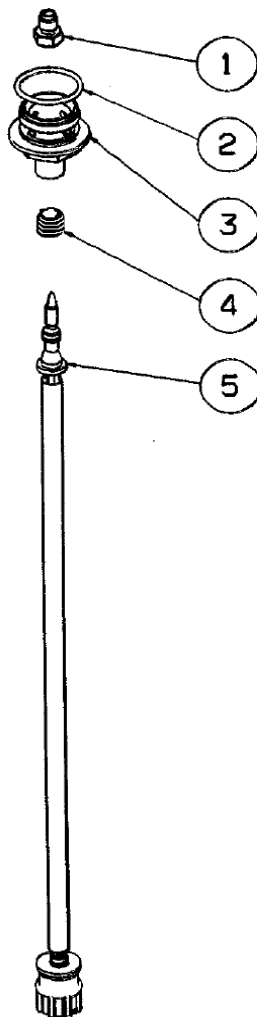


FIG.	DESCRIZIONE
1	HIGH SPEED JET GETTO MAX 200-220-250
2	FLOAT CHAMBER PLUG GASKET GUARNIZIONE TAPPO
3	FLOAT CHAMBER PLUG TAPPO VASCHETTA
4	SPRING MOLLA
5	VITE DI REGOLAZIONE REGULATION SCREW

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.

PŁYNNNA REGULACJA DYSZY – DOSTĘPNA JAKO OPCJA-POZWALA NA REGULACJĘ GAŹNIKA PODCZAS JAZDY , DZIAŁAJĄC ZA POMOCĄ POKRĘTŁA REGULACYJNEGO NA DYSZĘ MAX.

**IMPORTANT – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
**WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA 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.

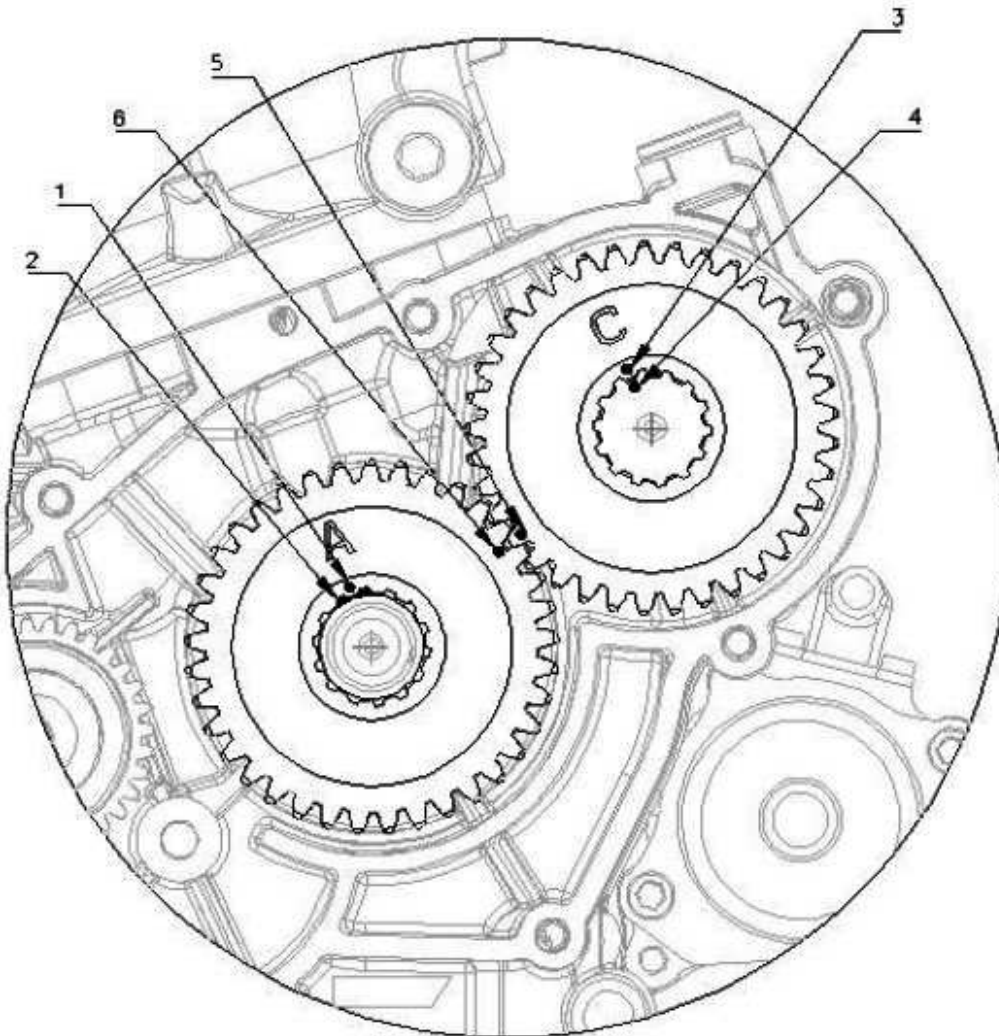
**FASATURA DELL'ALBERO DI BILANCIAMENTO**

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.


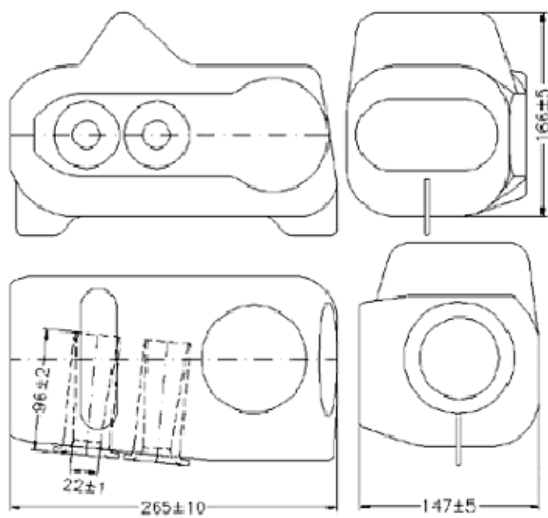

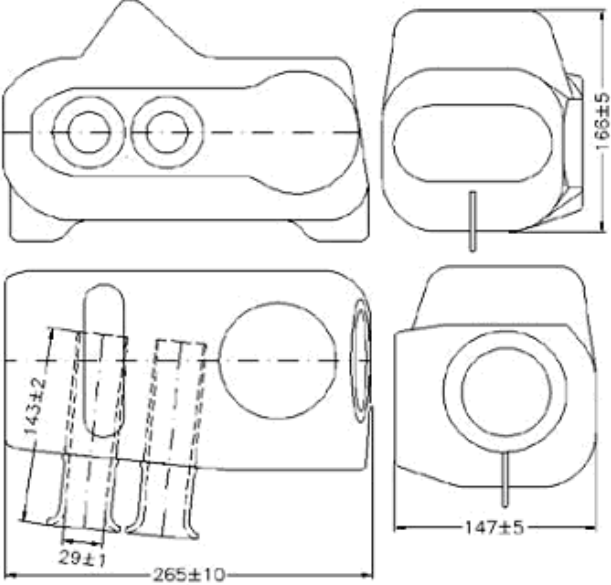
**USTAWIENIE WAŁKA WYWAŻAJĄCEGO**

**OBOWIĄZKOWE – ORYGINALNE – USTAWIENIE KÓŁ ZEBATYCH PRZEKŁADNI.**


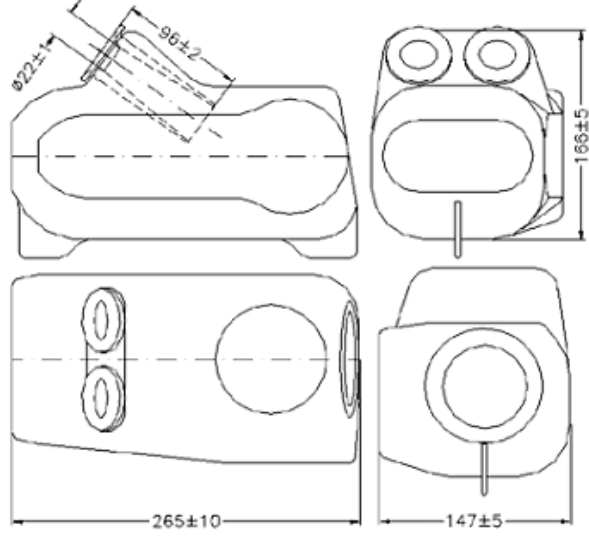


**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.

FILTRO D'ASPIRAZIONE  
 INLET SILENCER  
 TŁUMIK SZMERÓW SSANIA

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

**IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.

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