

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 - ROZWIĘCIE



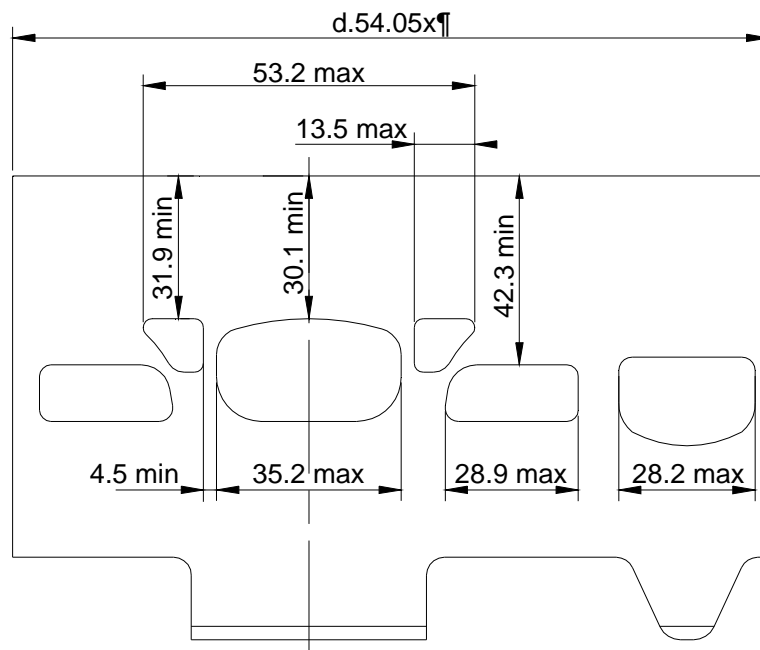
L'angolo di scarico deve essere misurato con uno spessore da 0,20 mm, avente larghezza 10 mm. Per il controllo dei booster lo spessore, sempre di 0,20 mm, deve essere a punta (come disegno di fianco)

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).

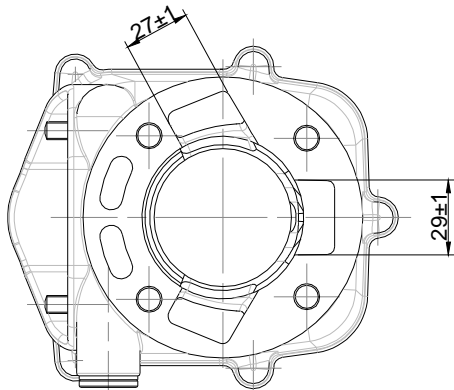
SCARICO	EXHAUST	WYDECH	184° MAX
BOOSTER	BOOSTER	BOOSTER	179.5° MAX
TRAVASI PRINCIPALI	MAIN TRANSFERS	GŁ.PRZELOTOWE	131° MAX

MISURE CORDALI
 CHORD READINGS
 POMIAR PO CIĘCIWIE

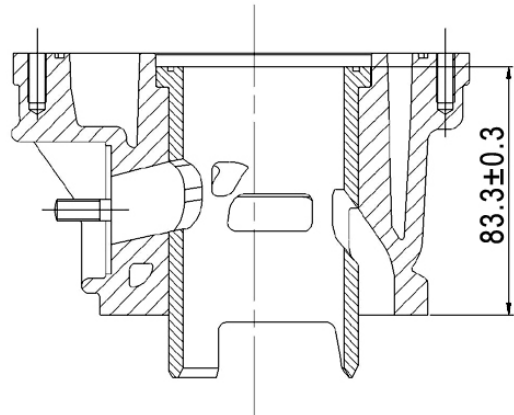


IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..

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.

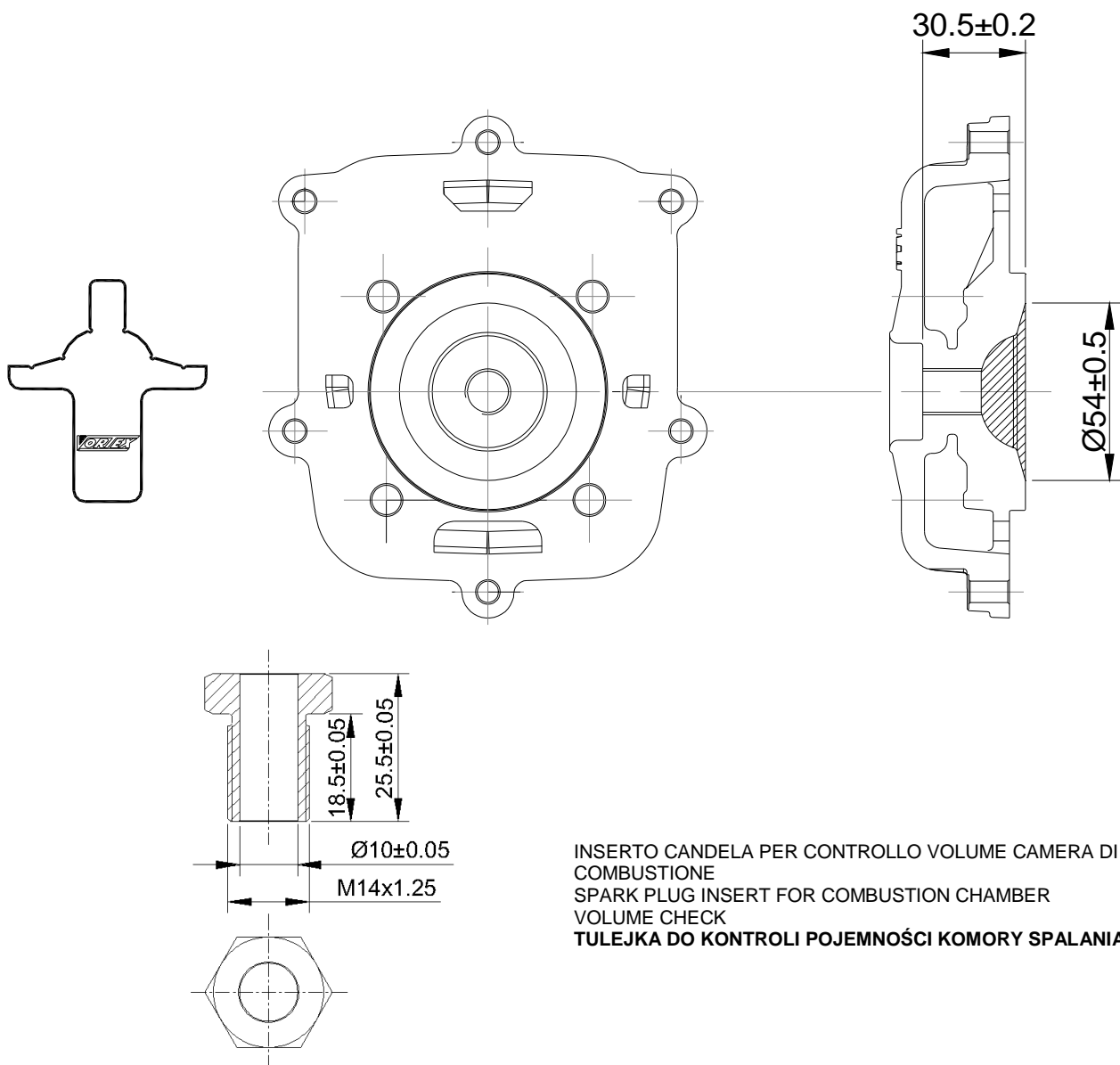
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER
GŁOWICA – KOMORA SPALANIA

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



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..

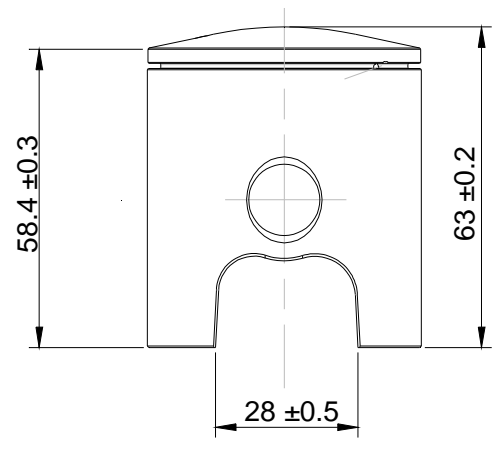
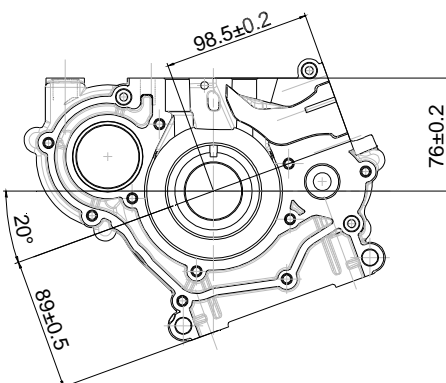
PROCEDURA PER LA VERIFICA DELLA CUBATURA

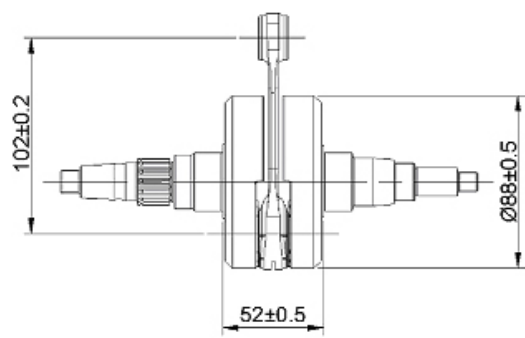
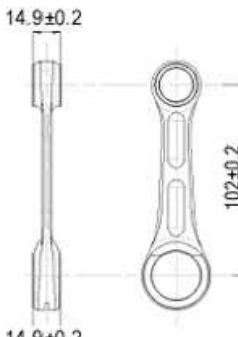
- Far smontare il motore dal telaio
- Attendere che sia a temperatura ambiente
- Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione
- Fare smontare la candela (verificare la quota del 18,5mm)
- Avvitare "L'INSERTO" al posto della candela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

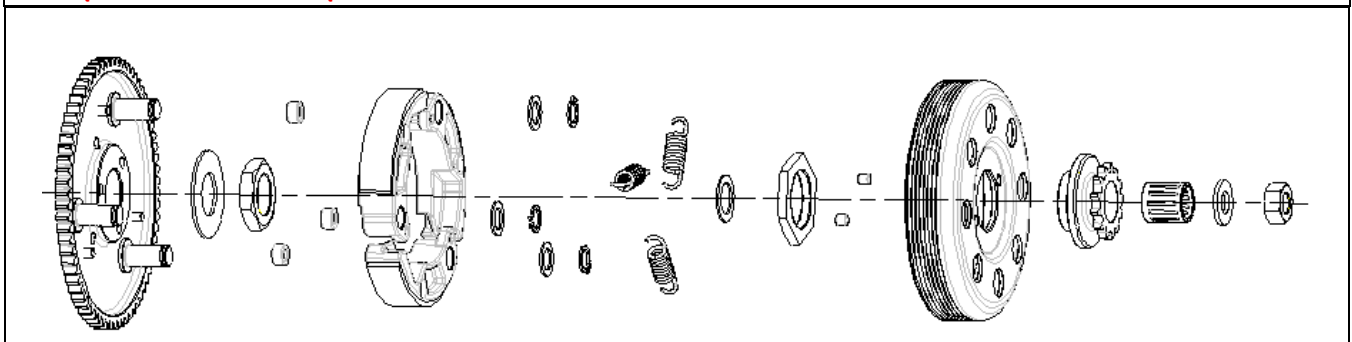
<p align="center">PISTONE PISTON TŁOK</p>	<p align="center">VISTA INTERNA DEL CARTER INTERIOR VIEW OF THE CRANKCASE KARTER – WYGLĄD - WYMIARY</p>
 <p align="center">PESO WEIGHT WAGA</p> <p align="center">125g / ±5g</p>	

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

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.

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

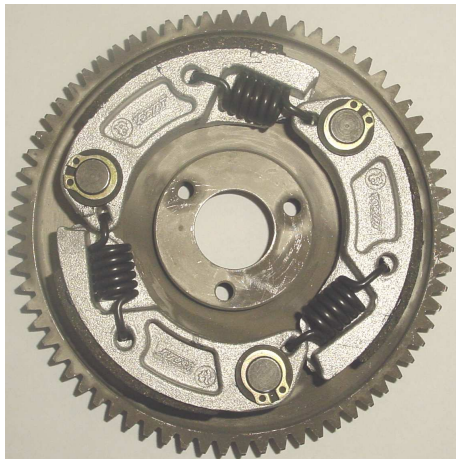
DESCRIZIONE DELLA FRIZIONE MOD 2009 E RAPPRESENTAZIONE DELLE PARTI
 CLUTCH MOD 2009 DESCRIPTION AND PARTS SKETCH
SPRZĘGŁO MODEL 2009 i CZĘŚCI SKŁADOWE- SZKIC



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

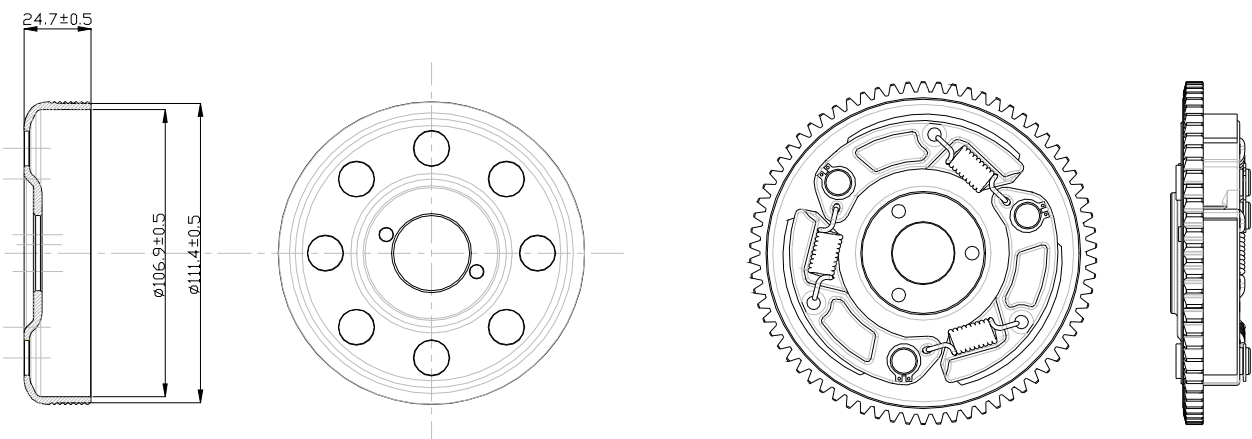
ROTORE FRIZIONE COMPLETOMOD 2009 CON INGRANAGGIO AVVIAMENTO
COMPL. CLUTCH ROTOR MOD 2009 WITH STARTING GEAR
KOMPLETNE SPRZĘGŁO-MODEL 2009 Z KOŁEM ROZRUCHOWYM



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

648g +/- 15g

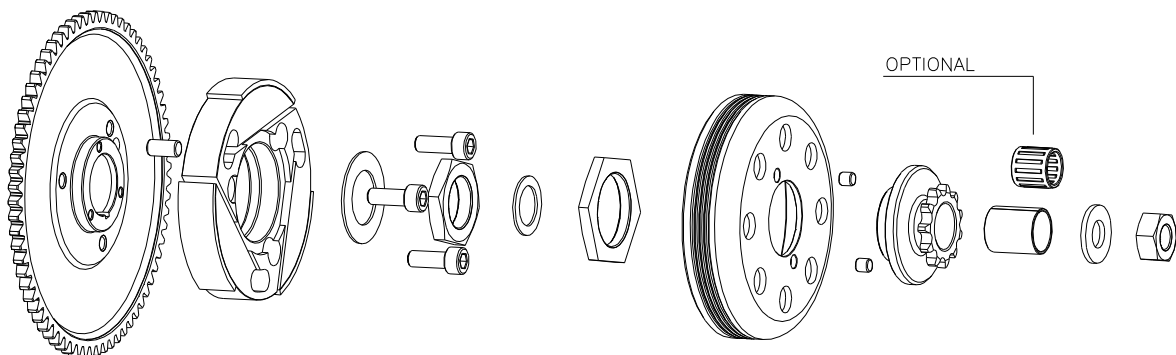
CAMPANA E ROTORE MOD 2009
HOUSING AND ROTOR MOD 2009
OBUDOWA SPRZĘGŁA –KOŁO ROZRUCHOWE- MODEL 2009



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

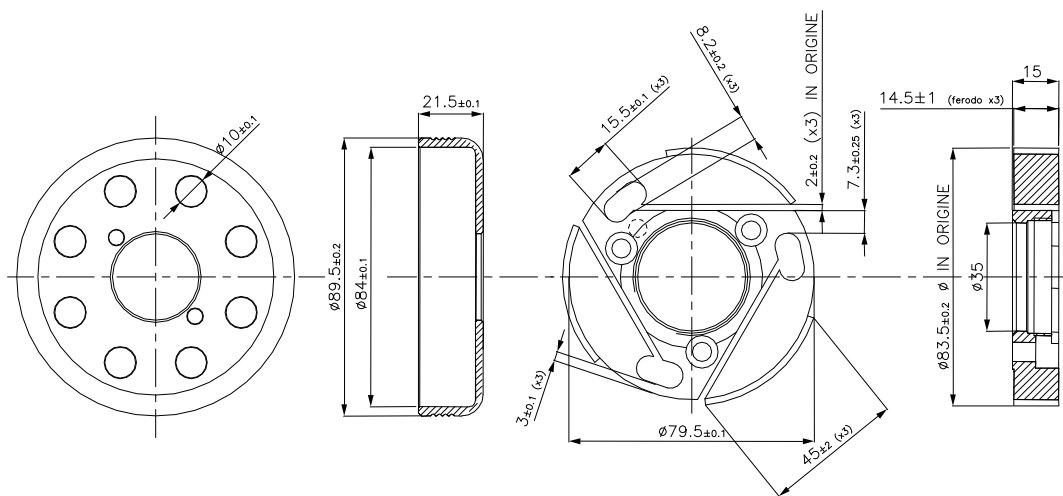
OBROTY ZAŁĄCZANIA SPRZĘGŁA – MAXIMUM :SPRAWDZANE W KAŻDEJ CHWILI TRWANIA ZAWODÓW

3500 RPM

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..

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)

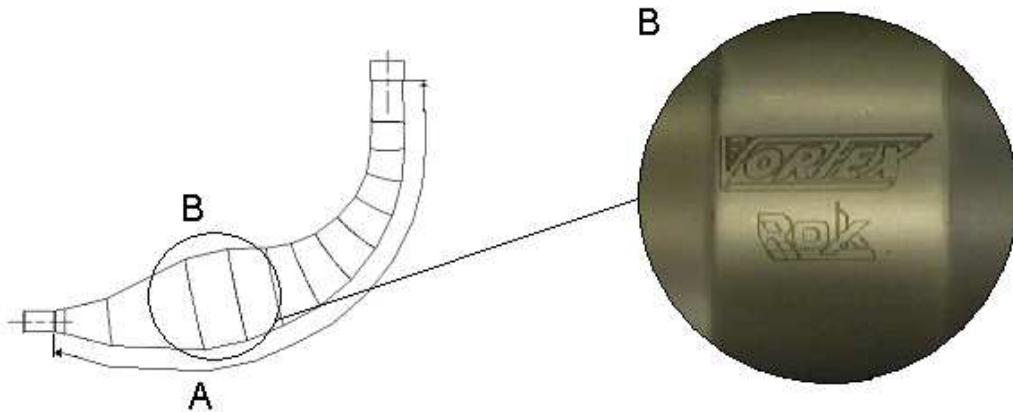
AS PER ART. 2, PAR. 16.7 OF THE CIK/FIA TECHNICAL REGULATIONS, ON DECISION OF THE STEWARDS, IT WILL BE AUTHORISED TO INTERCHANGE ENTRANTS' IGNITION SYSTEMS FOR THE SYSTEMS SUPPLIED BY THE ORGANISERS (SAME HOMOLOGATED MODELS)

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 EXTERIEURE

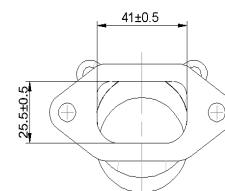
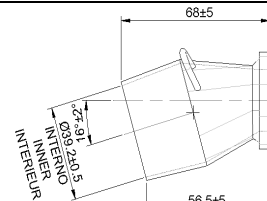
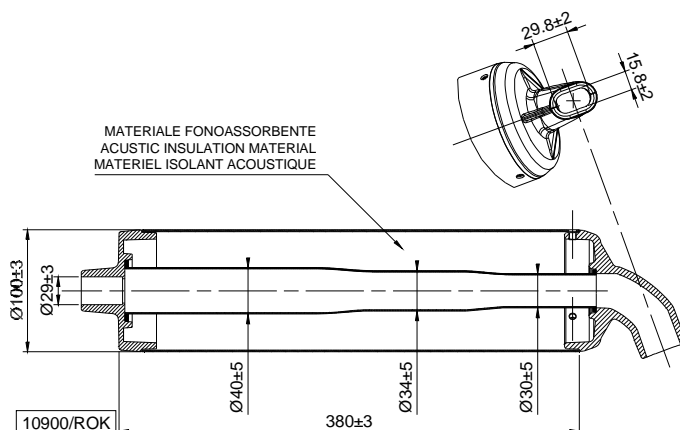
A=805 +/- 5mm

PESO
 WEIGHT
 WAGA

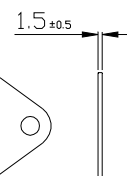
1.516 g. ± 5%

SILENZIATORE E COMPONENTI
 SILENCER AND COMPONENTS
 TŁUMIK WYDECHOWY I CZĘŚCI

COLLETTORE DI SCARICO
 EXHAUST MANIFOLD
 KOLEKTOR WYDECHU



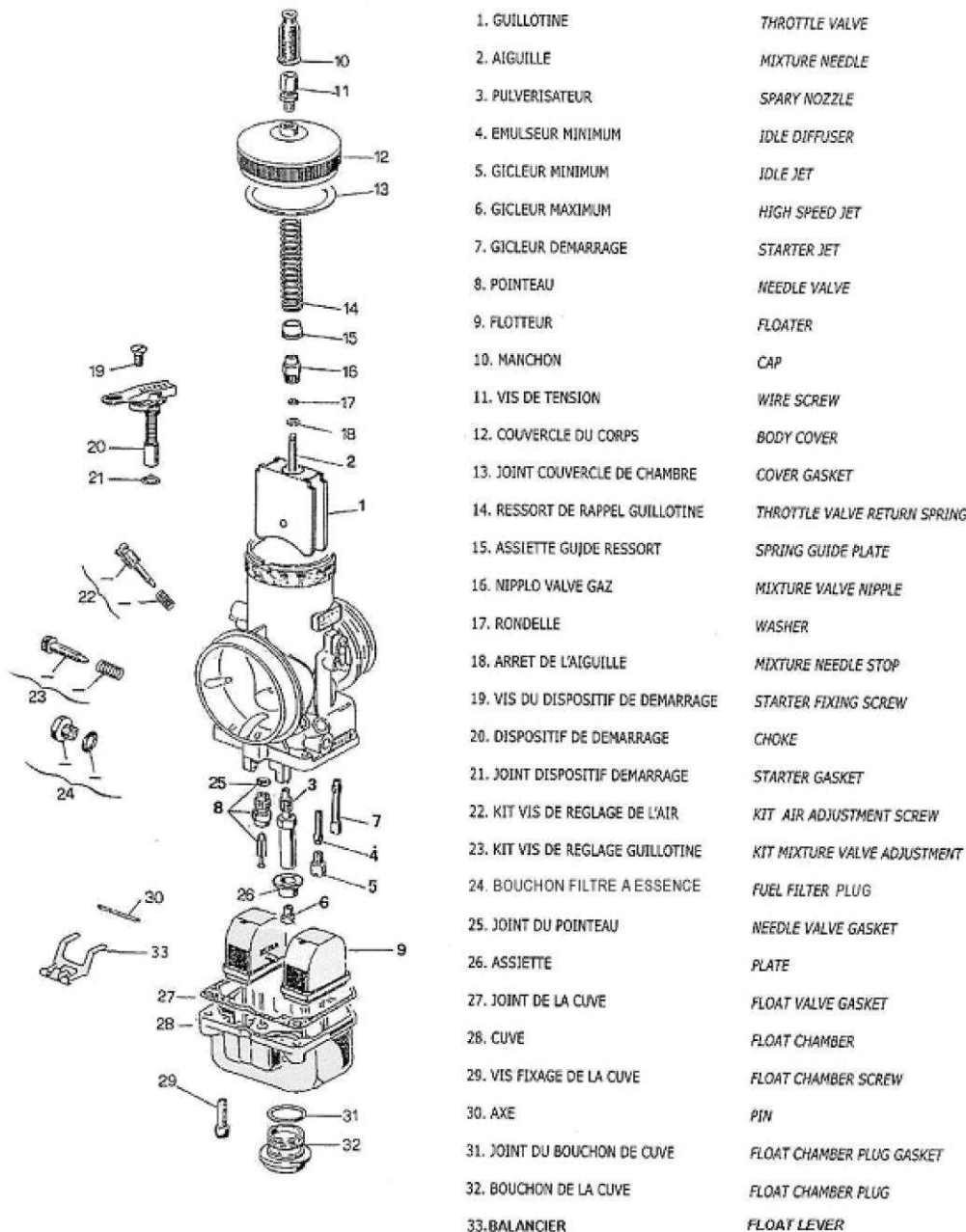
GUARNIZIONE SCARICO
 USZCZELKA WYDECHU



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..

CARBURATORE E COMPONENTI
CARBURETTOR AND COMPONENTS
GAŹNIK I CZĘŚCI SKŁADOWE

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
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.

DELL'ORTO

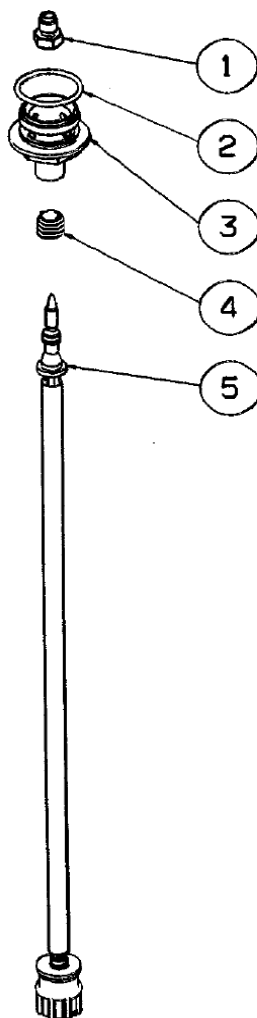


FIG.	DESCRIZIONE
1	HIGH SPEED JET GETTO MAX 200-220-250
2	FLOAT CHAMBER PLUG GASKET GUARNIZIONE TAPPO
3	FLOAT CHAMBER PLUG TAPPO VASCHETTA
4	SPRING MOLLA
5	VITE DI REGOLAZIONE REGULATION SCREW

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.
PŁYNNĄ REGULACJĄ DYSZY – DOSTĘPNA JAKO OPCJA-POZWALA NA REGULACJĘ GAŹNIKA PODCZAS JAZDY, DZIAŁAJĄC ZA POMOCĄ POKRĘTLA REGULACYJNEGO NA DYSZĘ MAX.

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.

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.

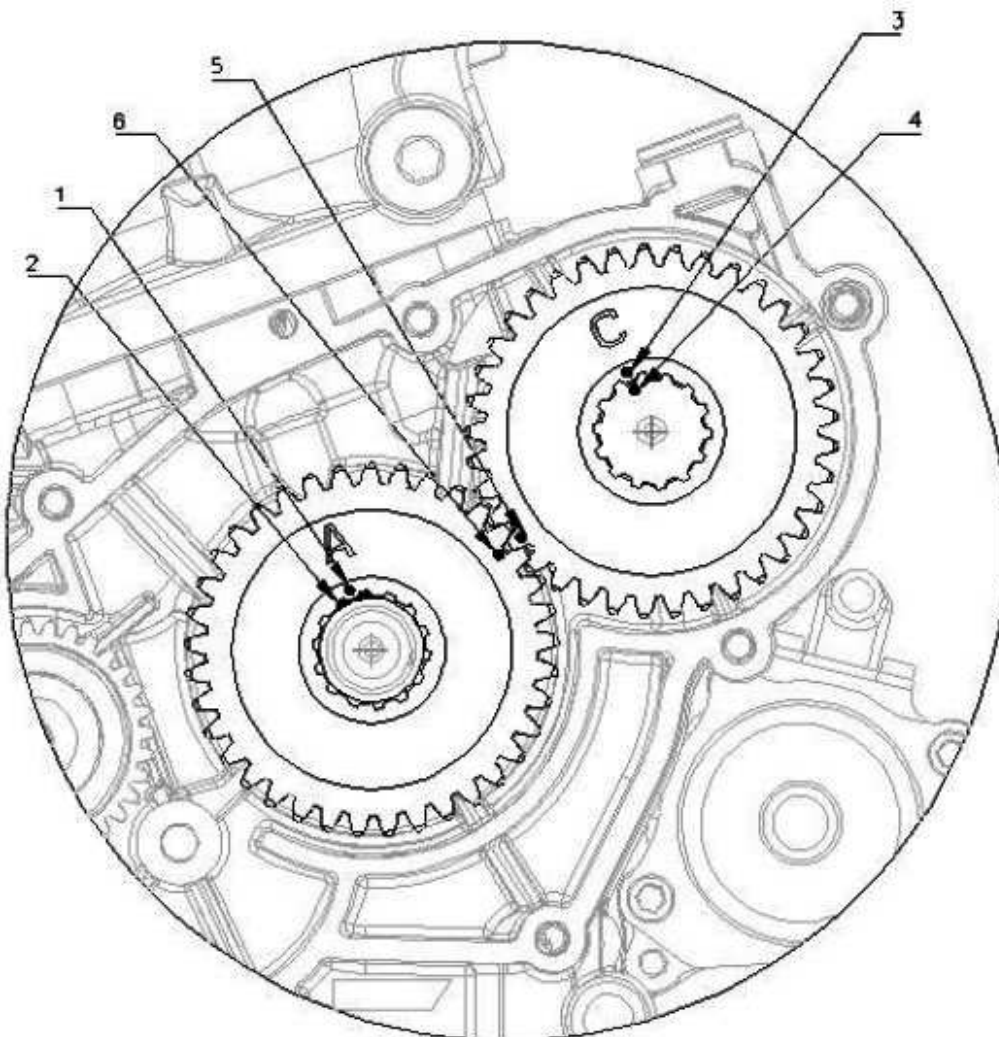
FASATURA DELL'ALBERO DI BILANCIAMENTO

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.


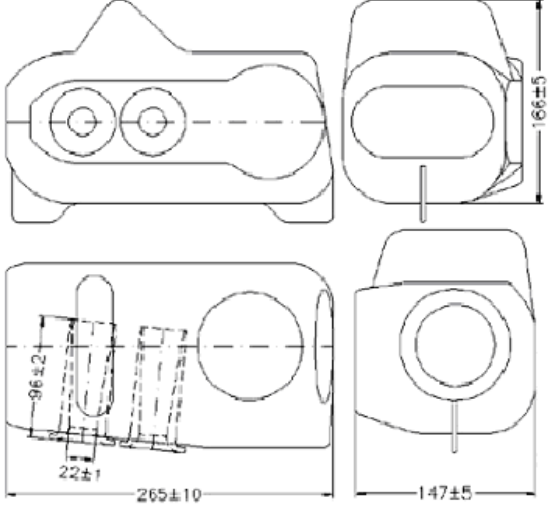

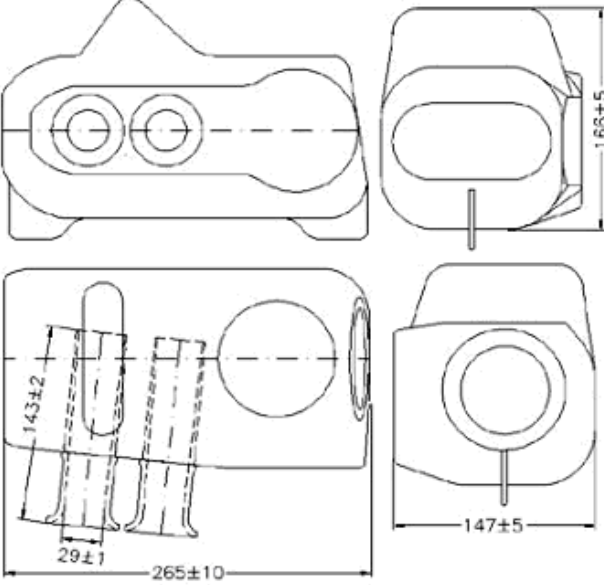
USTAWIENIE WAŁKA WYWAŻAJĄCEGO

OBOWIĄZKOWE – ORYGINALNE – USTAWIENIE KÓŁ ZEBATYCH PRZEKŁADNI.


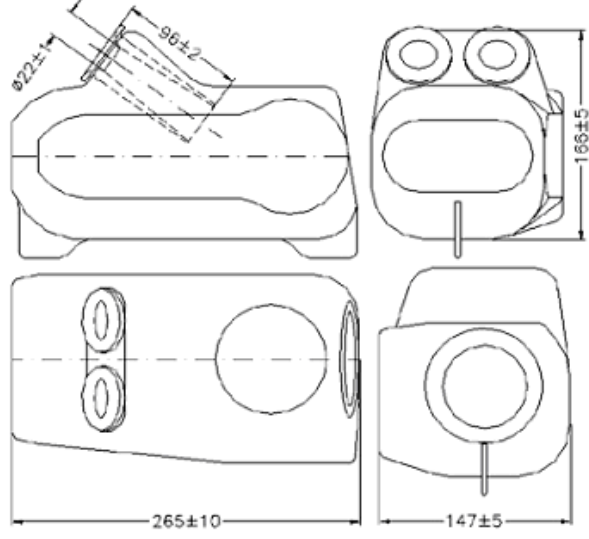


IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.

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 MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.

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