

SCHEDA D'IDENTIFICAZIONE

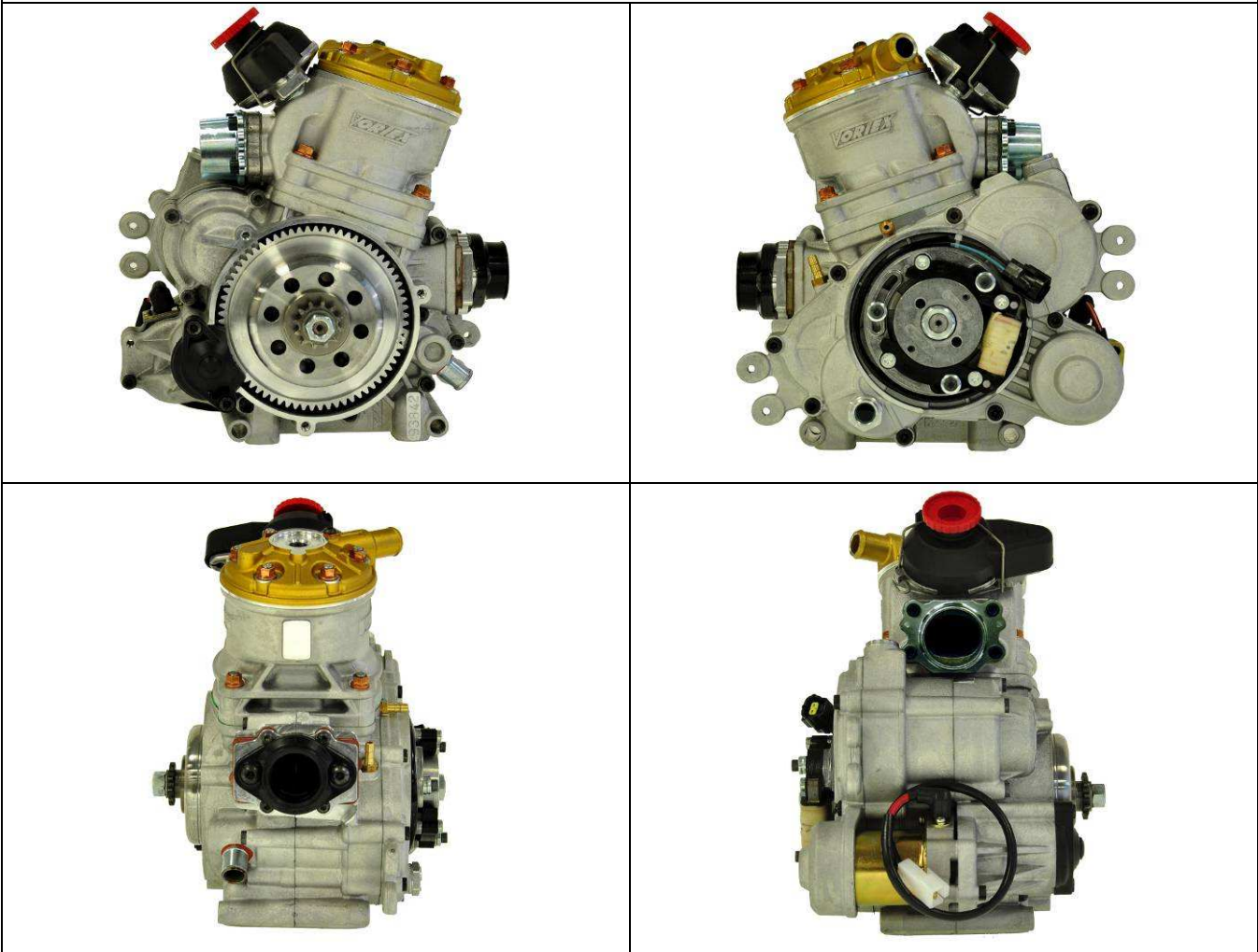
IDENTIFICATION SHEET

KARTA TECHNICZNA

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 (PZM-GKSK).

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 (PZM-GKSK).

Ta kopia karty technicznej, ilustracje i wymiary silnika SUPER ROK mają być stosowane w zawodach SUPER 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

VALVOLA PARZIALIZZATRICE PNEUMATICA
PNEUMATIC POWER VALVE
PNEUMATYCZNY ZAWÓR 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 MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA 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
JAKIEKOLWIEK DODAWANIE LUB ODEJMOWANIE MATERIAŁU-MASZYNOWO-ITP. OD ORYGINALNYCH CZĘŚCI JEST
ZABRONIONE.

| | | | |
|-----------------------|------------------------|-----------------------|------------|
| ALESAGGIO ORIGINALE | ORIGINAL BORE | ŚREDNICA CYLINDRA | 54.07 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 | 123.99 cc |
| INTERASSE FORI BIELLA | CONROD HOLES INTERAXLE | DŁUGOŚĆ KORBOWODU | 102±0.2 mm |

SVILUPPO DEL CILINDRO

CYLINDER DEVELOPEMENT

CYLINDER - ROZWINIĘCIE

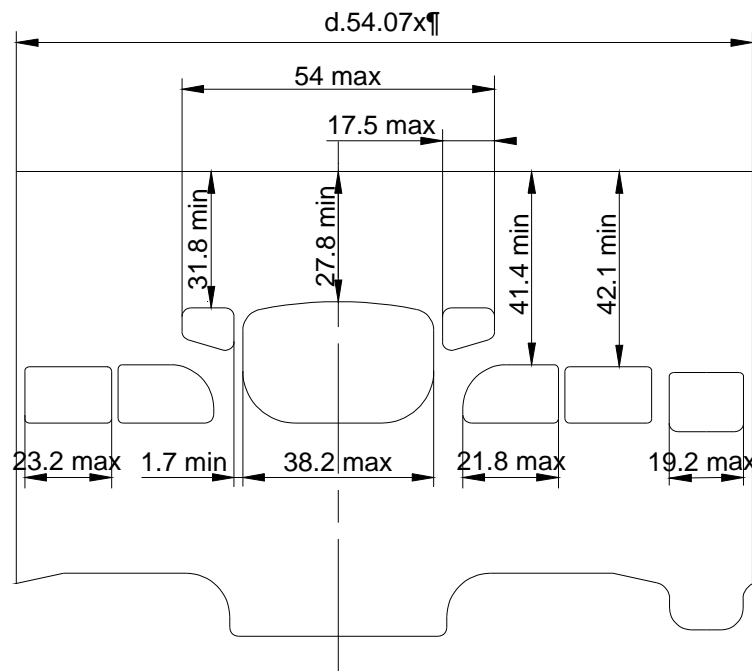


L'angolo di scarico deve essere misurato con uno spessore da 0,20 mm, avente larghezza 10 mm. Per il controllo dei booster lo spessore, sempre di 0,20 mm, deve essere a punta (come disegno di fianco)

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 szczelinierzem grubości 0,20mm i szerokości 10mm. Kanał –Booster- mierzyć końcówką szczelinierza grubości 0,20mm (patrz rys. obok).

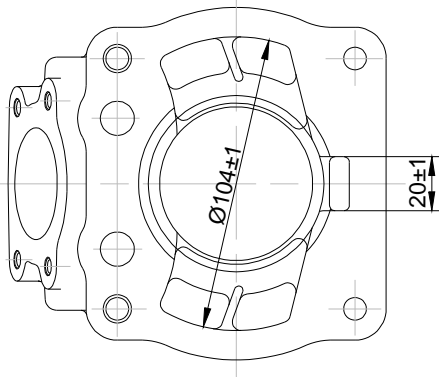
| | | | |
|--------------------|---------------------|----------------------|----------|
| SCARICO | EXHAUST | WYDECH | 194° MAX |
| BOOSTER | BOOSTER | BOOSTER | 179° MAX |
| TRAVASI PRINCIPALI | MAIN TRANSFERS | GŁ.PRZELOTOWE | 135° MAX |
| TRAVASI SECONDARI | SECONDARY TRANSFERS | PRZELOTOWE DODATKOWE | 131° MAX |



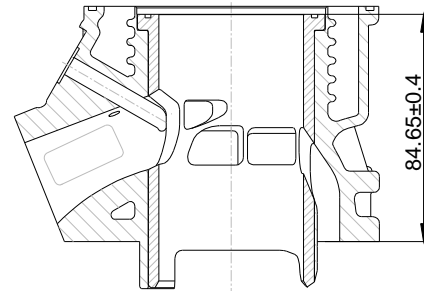
MISURE CORDALI
 CHORD READINGS
 POMIAR PO CIĘCIWIE

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



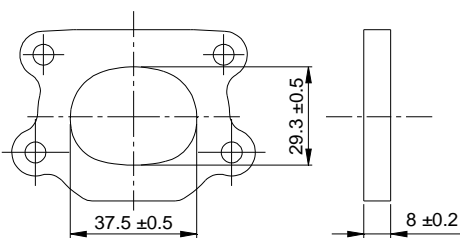
BASE CILINDRO
CYLINDER BASE
PODSTAWA CYLINDRA



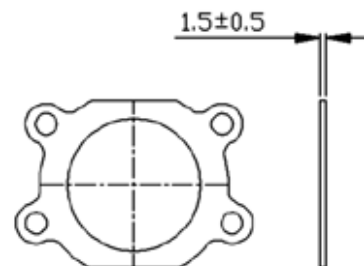
CONDOTTO DI SCARICO
EXHAUST DUCT
KANAL WYDECHOWY



DISTANZIALE SCARICO
EXHAUST SPACER PODKŁADKA DYSTANSOWA



GUARNIZIONE SCARICO – EXHAUST GASKET-
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 MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.

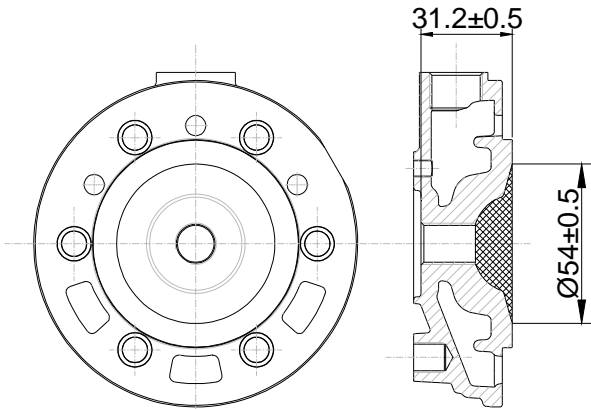
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE FINO AL 2008
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER UNTIL 2008
GŁOWICA – KOMORA SPALANIA DO 2008

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

**POJEMNOŚĆ KOMORY SPALANIA : MINIMUM MIERZONE
 WDEŁUG ZASAD I TULEJKA CIK/FIK 9,5 cc MIN.**

SQUISH THICKNESS – SQUISH – ZGNIOT- SQUISH :
 1 mm MIN



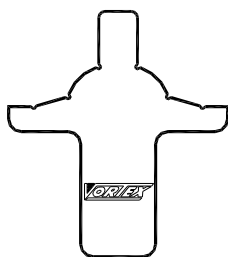
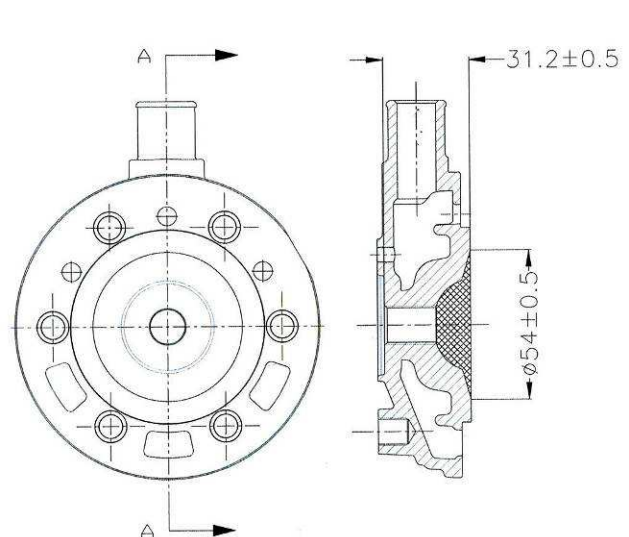
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE MODELLO 2009
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER 2009 MODEL
GŁOWICA – KOMORA SPALANIA MODEL 2009

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

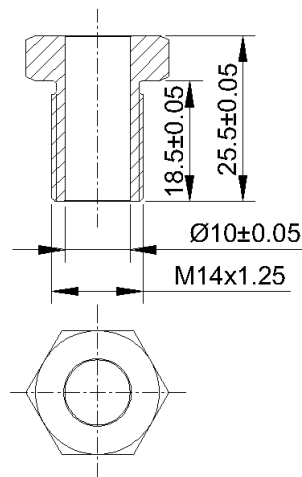
**POJEMNOŚĆ KOMORY SPALANIA : MINIMUM MIERZONE
 WDEŁUG ZASAD I TULEJKA CIK/FIK 9,5 cc MIN.**

SQUISH THICKNESS – SQUISH – ZGNIOT - SQUISH :
 1 mm MIN



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

**WZORNIK DO KONTROLI KSZTAŁTU KOMORY SPALANIA W
 GŁOWICY**



INSERTO CANDELA
 PER CONTROLLO
 VOLUME CAMERA DI
 COMBUSTIONE

SPARK PLUG INSERT
 FOR COMBUSTION
 CHAMBER VOLUME
 CHECK

**TULEJKA DO
 KONTROLI
 POJEMNOŚCI
 KOMORY SPALANIA**

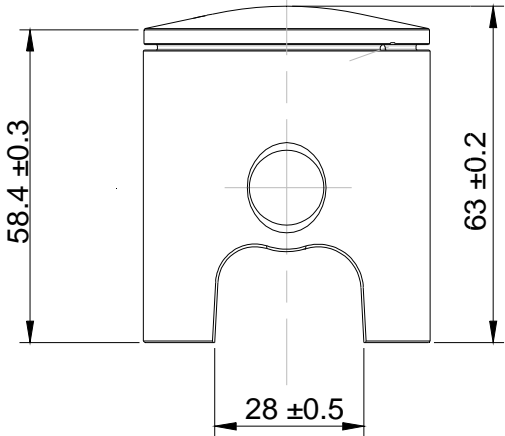
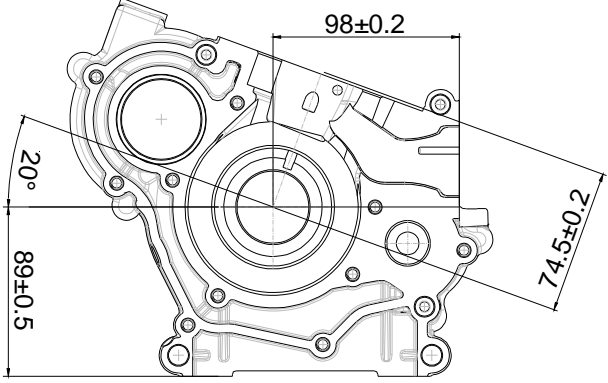
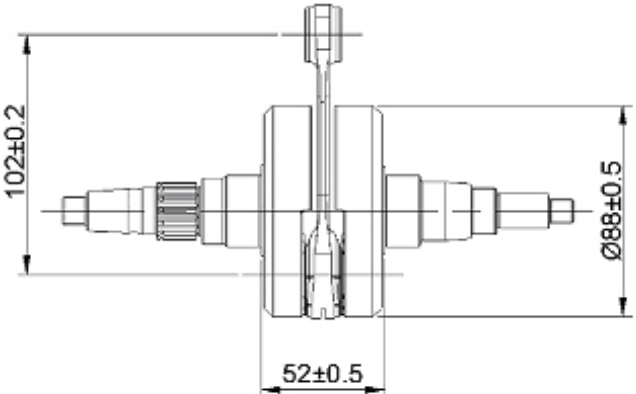
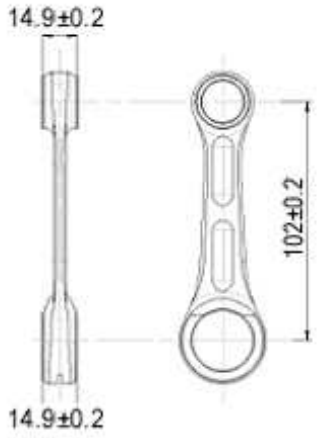
IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..

PROCEDURA PER LA VERIFICA DELLA CUBATURA

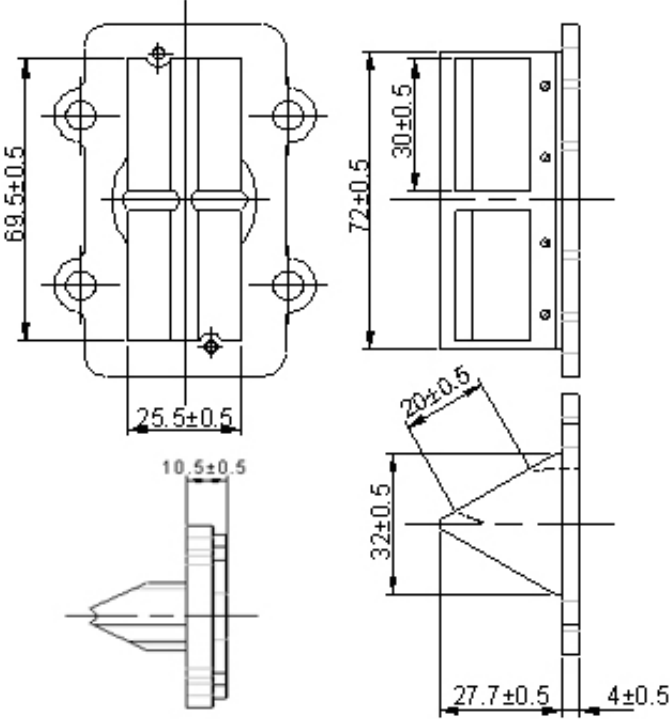
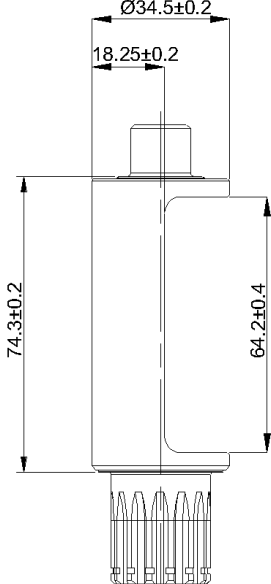
- Far smontare il motore dal telaio
- Attendere che sia a temperatura ambiente
- Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione
- Fare smontare la candela (verificare la quota del 18,5mm)
- Avvitare "L'INSERTO" al posto della candela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

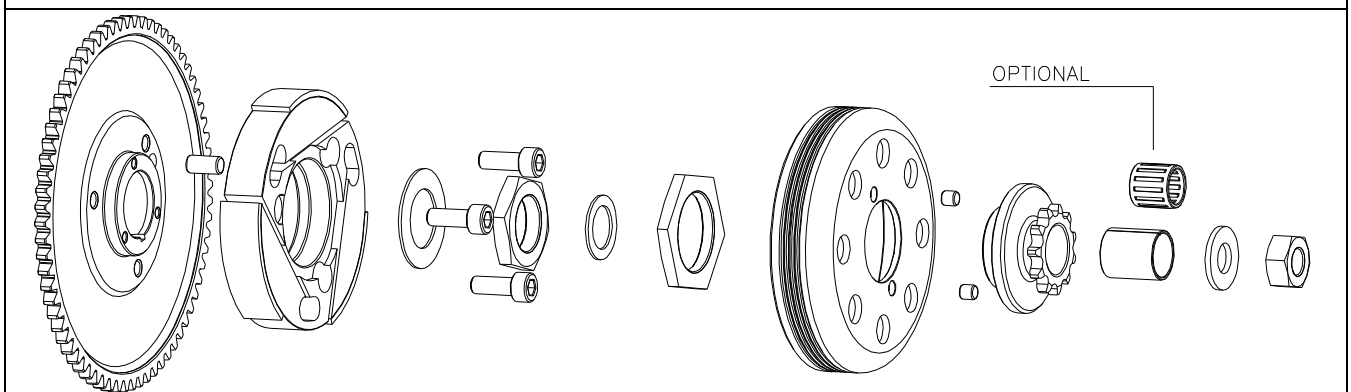
- Wymontować silnik z podwozia .
- Poczekać do wyrównania temperatury z temperaturą otoczenia.
- Zdemontować głowicę w celu(określenia penetracji) weryfikacji pozycji świecy zapłonowej w komorze spalania.
- Wykręcić świecę zapłonową (weryfikacja wysokości –długości trzonu 18,5mm).
- Wkręcić tulejkę CIK/FIA 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 górną 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) napęlić 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.. | |
|---|--|
| PISTONE PISTON TŁOK | VISTA INTERNA DEL CARTER INTERIOR VIEW OF THE CRANKCASE KARTER – WYGLĄD - WYMIARY |
|  |  |
| PESO WEIGHT WAGA 125g / ±5g | |
| ALBERO MOTORE CRANKSHAFT WAŁ KORBOWY | BIELLA CONROD KORBOWÓD |
|  |  |
| PESO COMPLETO COMPLETE WEIGHT WAGA KOMPLETU 2.172g / ±20g | PESO WEIGHT WAGA 128g / ±5g |

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">435g / ±10g</p> |

DESCRIZIONE DELLA FRIZIONE E RAPPRESENTAZIONE DELLE PARTI
 CLUTCH DESCRIPTION AND PARTS SKETCH
 SPRZĘGŁO – CZĘŚCI SKŁADOWE - SZKIC



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

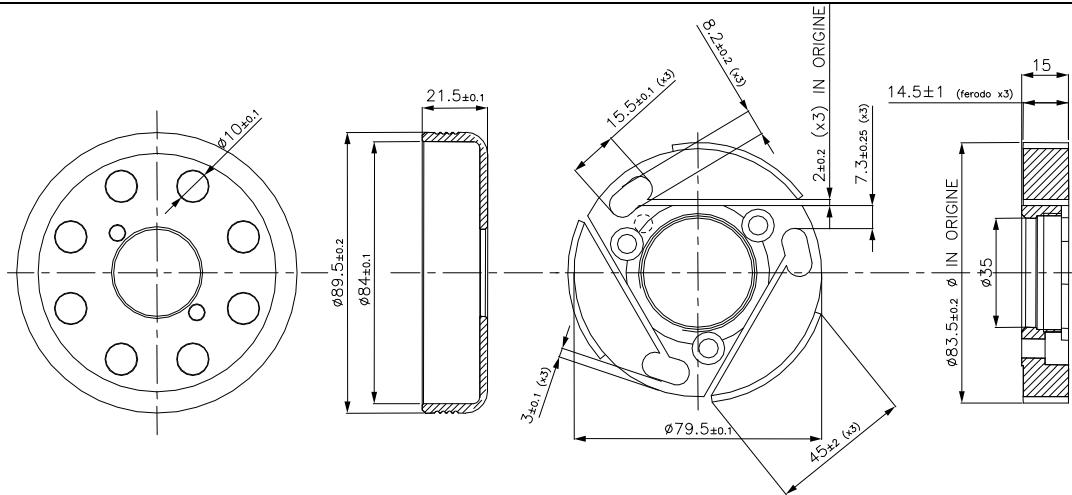
REGIME DI ATTACCO (MASSIMO) VERIFICABILE IN OGNI MOMENTO DELLA MANIFESTAZIONE
 ENGAGEMENT SPEED (MAXIMUM) CAN BE VERIFIED IN EVERY MOMENT OF THE EVENT

OBROTÓW 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 MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX..

CAMPANA FRIZIONE / ROTORE FRIZIONE
CLUTCH HOUSING / CLUTCH ROTOR
OBUDOWA SPRZĘGŁA – SPRZĘGŁO MONOLITYCZNE



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.

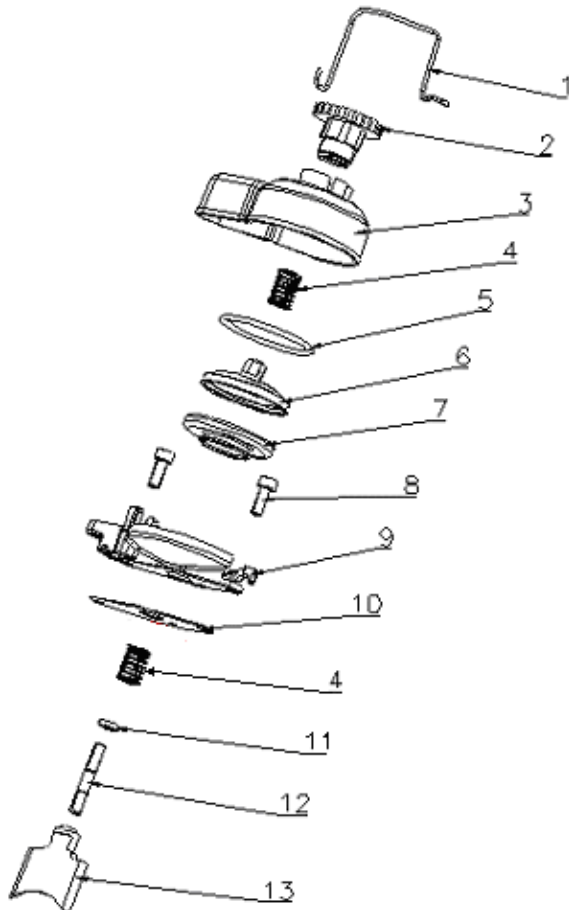
COLLETTORE D'ASPIRAZIONE
INTAKE MANIFOLD
KRUCIEC SSANIA-WLOTOWY



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 MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.

VALVOLA PARZIALIZZATRICE PNEUMATICA MOD 2009 CON DOPPIA MOLLA DI COMPRESSIONE
PNEUMATIC POWER VALVE MOD 2009 WITH DOUBLE COMPRESSION SPRING
PNEUMATYCZNY ZAWÓR WYDECHU MODEL 2009 Z PODWÓJNIE ŚCISKANĄ SPRĘŻYNĄ

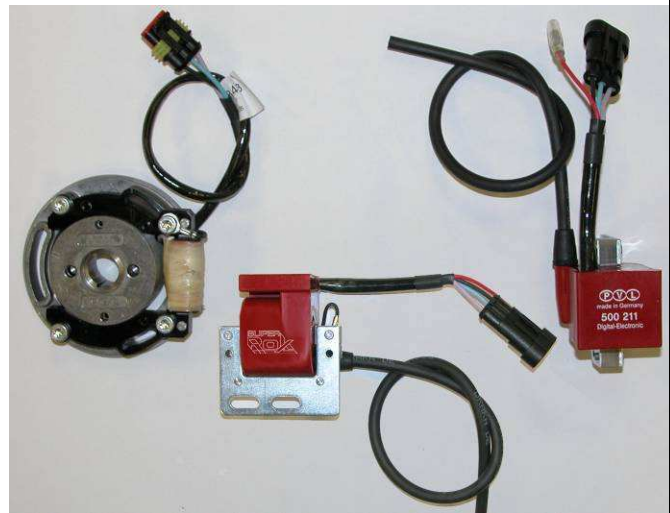
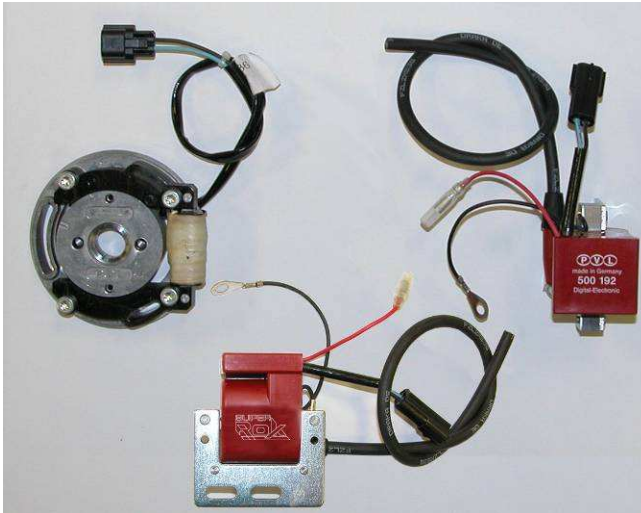


- 1- FERMO VALVOLA
SPRING CUP
SPRĘŻYNA POKRYWY
- 2- VITE REGISTRO
ADJUSTMENT SCREW
ŚRUBA REGULACJI
- 3- COPERCHIO VALVOLA
VALVE COVER
OBUDOWA ZAWORU
- 4- DOPPIA MOLLA COMPRESSIONE
DOUBLE COMPRESSION SPRING
SPRĘŻYNA OBUSTRONNEGO DZIAŁANIA
- 5- MOLLA TENUTA
HOSE SPRING
SPRĘŻYNA ELASTYCZNA
- 6- PISTONCINO VALVOLA SCARICO
EXHAUST VALVE PISTON
TŁOK ZAWORU WYDECHU
- 7- POLMONE
BELLOWS
HARMONIJKA
- 8- VITE
SCREW
ŚRUBA
- 9- ALLOGGIO VALVOLA
VALVE HOUSING
PROWADZENIE ZAWORU
- 10- GUARNIZIONE
GASKET
USZCZELKA
- 11- O-RING
O-RING
O-RING
- 12- PRIGIONIERO
STUD
SZPILKA-ŚRUBA DWUSTRONNA
- 13- VALVOLA SCARICO
EXHAUST VALVE
ZAWÓR 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 MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.

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

ACCENSIONE PVL 500843/500980/500211
 PVL IGNITION 500843/500980/500211
 ZAPŁON PVL 500843/500980/500211



SARÀ 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.

DOZWOLONE JEST UŻYWANIE CEWEK ZAPŁONOWYCH OZNACZONYCH SUPER ROK, POKAZANYCH NA POWYŻSZYCH ZDJĘCIACH.

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.

OBIE WERSJE ZAPŁONU PVL (1036/980/500-192) i PVL 500843/500980/500211 są DOZWOLONE.

COME DA ART. 2, PAR. 16.7 DEL REGOLAMENTO TECNICO CIK/FIA, A DISCREZIONE DEI COMMISSARI TECNICI È 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)

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

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...

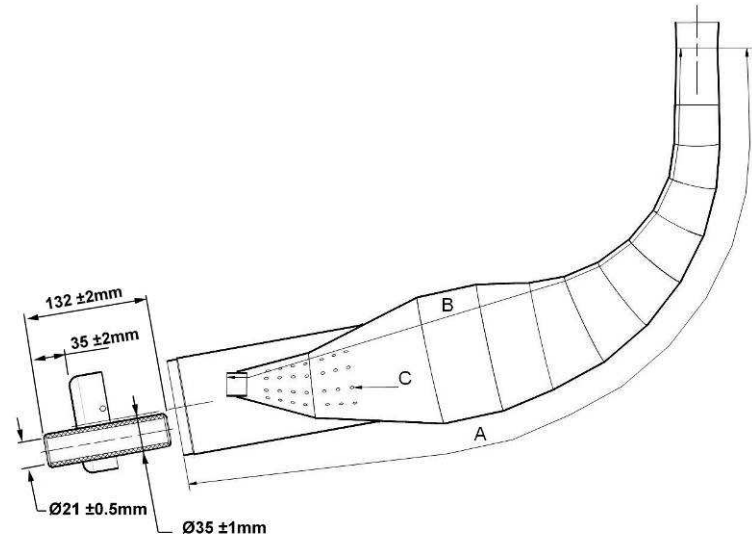
MARMITTA, SILENZIATORE E COMPONENTI
 EXHAUST MUFFLER, SILENCER AND COMPONENTS
TLUMIK REZONANSOWY-WYDECHOWY-CZĘŚCI

MISURA CORDALE ESTERNA
 EXTERNAL CHORD READING
WYMIAR PO ZARYSIE ZEWNĘTRZNYM
A=825+/-7mm

MISURA CORDALE INTERNA
 INTERNAL CHORD READING
WYMIAR PO ZARYSIE WEWNĘTRZNYM
B=655+/-7mm

NUMERO FORI
 NUMBER OF HOLES
LICZBA OTWORÓW
C = 56 ϕ 4±0.5

PESO
 WEIGHT
WAGA
2.158 g. ± 5%



IMPORTANTE-IMPORTANT-WAŻNE

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.

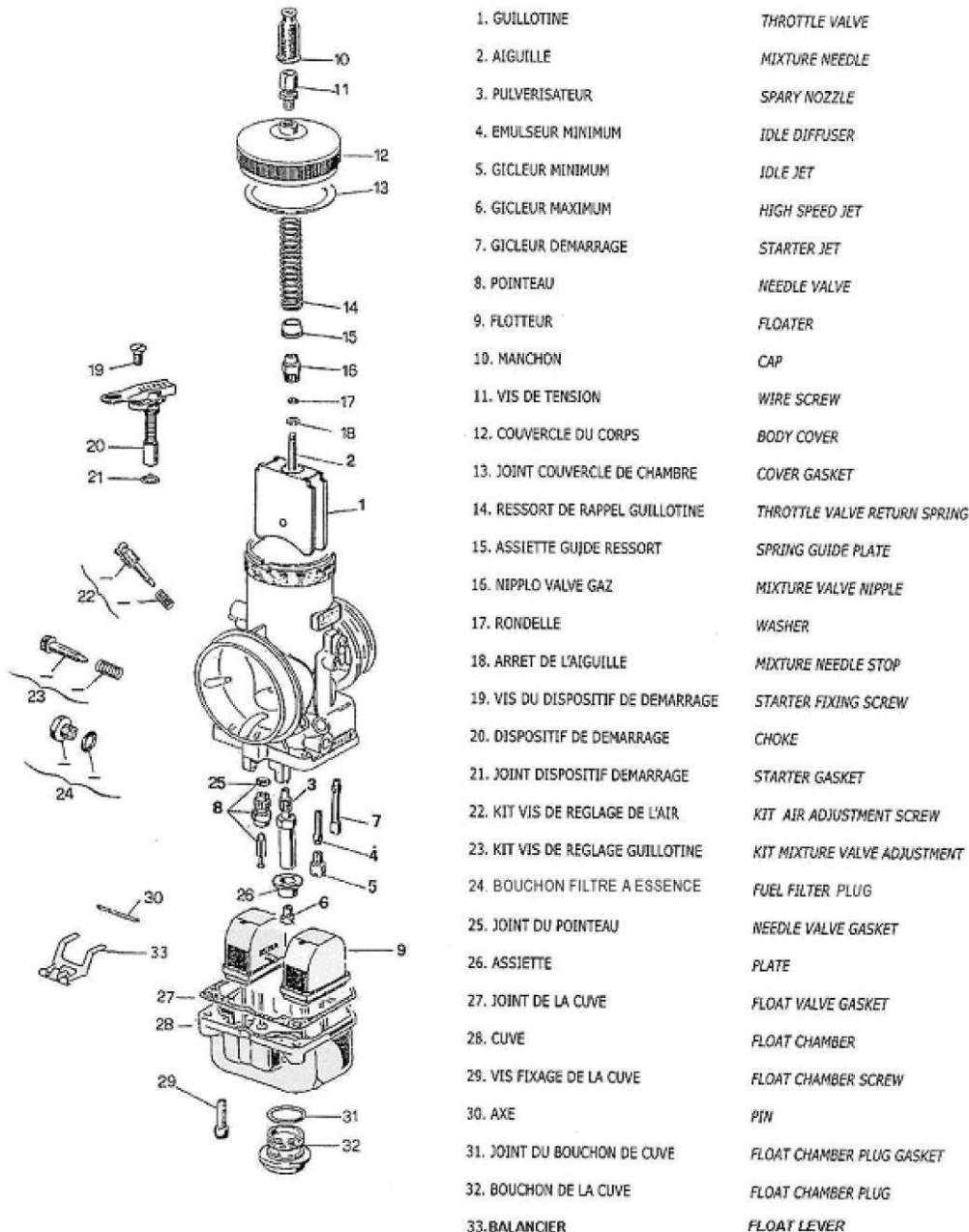
PODCZAS KONTROLI, NA WYDECHU MUSI BYĆ WIDOCZNE OZNACZENIE IDENTYFIKUJĄCE - LOGO SUPER ROK, NANIESIONE BEZPOŚREDNIO PRZEZ PRODUCENTA.



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

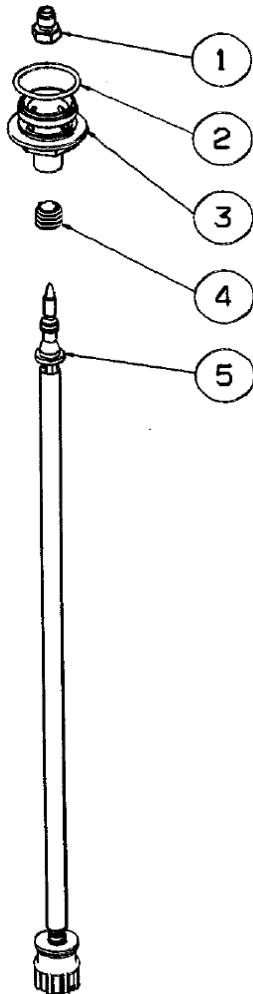


LE REGOLAZIONI DEL CARBURATORE SONO CONSENTITE PURCHE' SI UTILIZZINO SOLO PARTI ORIGINALI DELL'ORTO
THE CARBURETTOR ADJUSTMENTS ARE ALLOWED ONLY EMPLOYING ORIGINAL DELL'ORTO PARTS
REGULACJA GAŹNIKA DOZWOLONA TYLKO PRZY ZASTOSOWANIU ORYGINALNYCH CZĘŚCI DELL'ORTO.

IMPORTANTE – IMPORTANT – WAŻNE
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZA 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.
PŁYNNĄ REGULACJĄ DYSZY – DOSTĘPNA JAKO OPCJA-POZWALA NA REGULACJĘ GAŹNIKA PODCZAS JAZDY, DZIAŁAJĄC ZA POMOCĄ POKRĘTŁA 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 MUSZA 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.

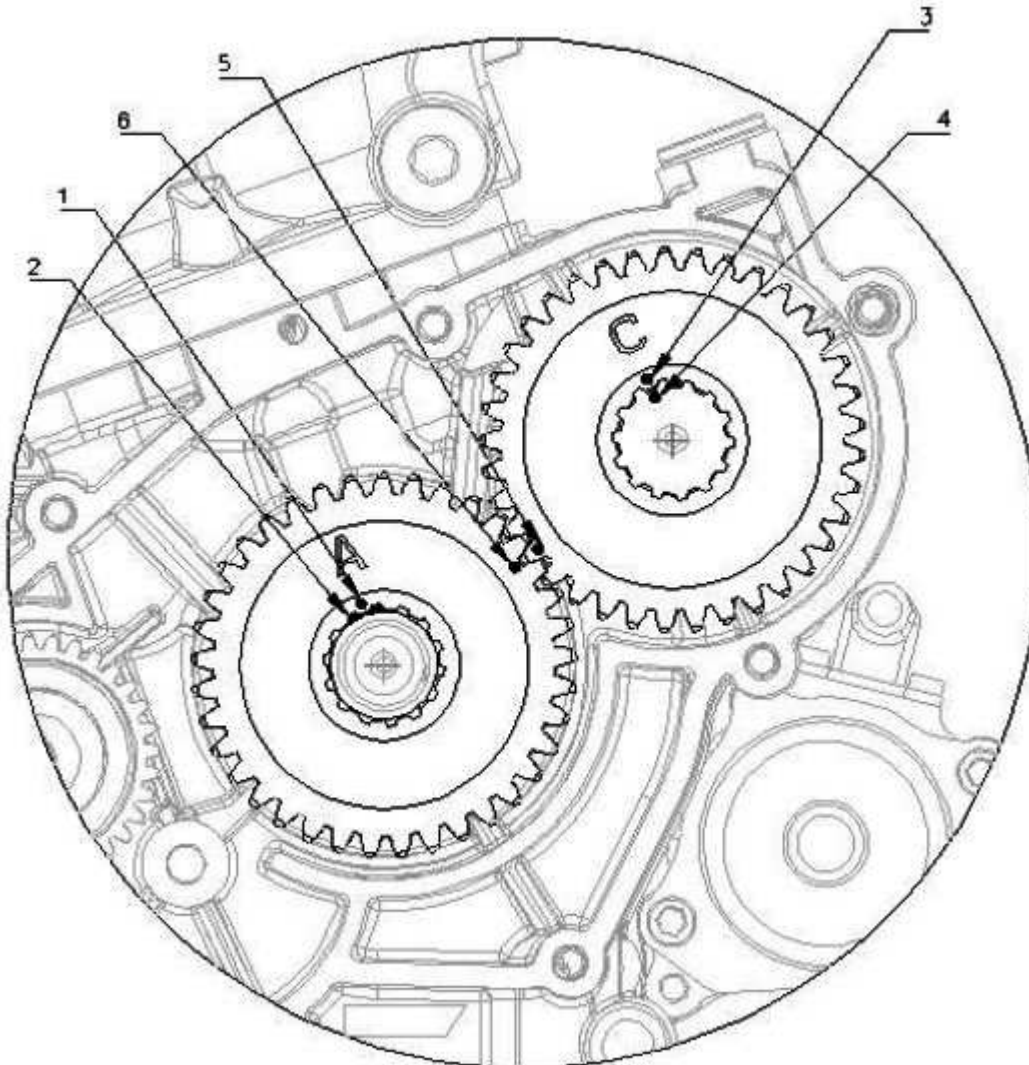
FASATURA DELL'ALBERO DI BILANCIAMENTO

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.


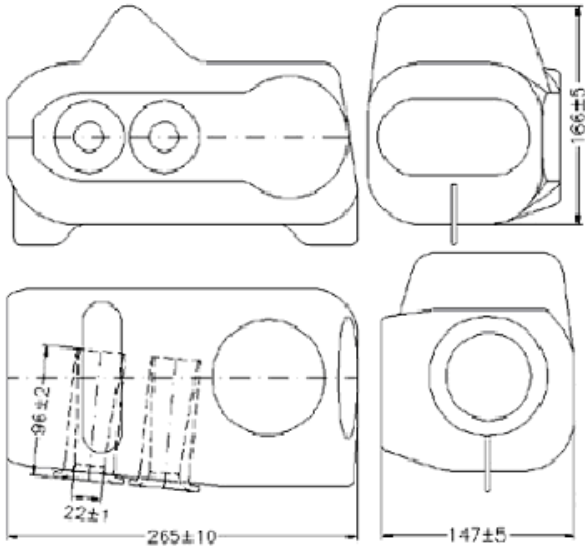
USTAWIENIE WAŁKA WYWAŻAJĄCEGO


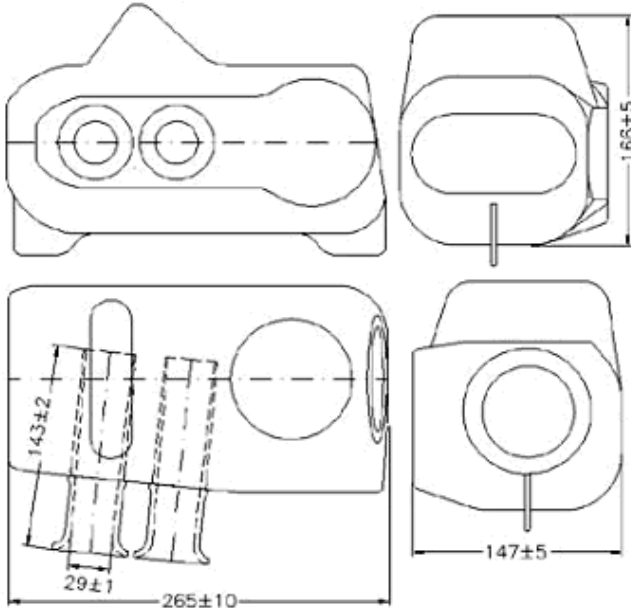
OBOWIĄZKOWE – ORYGINALNE – USTAWIENIE KÓŁ ZEBATYCH PRZEKŁADNI.




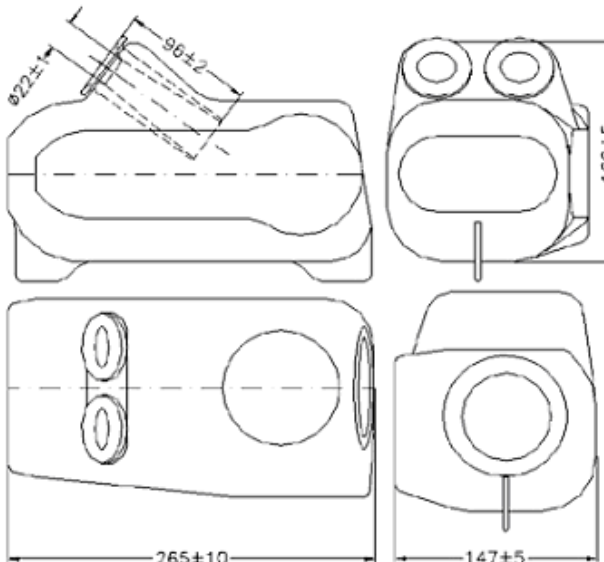

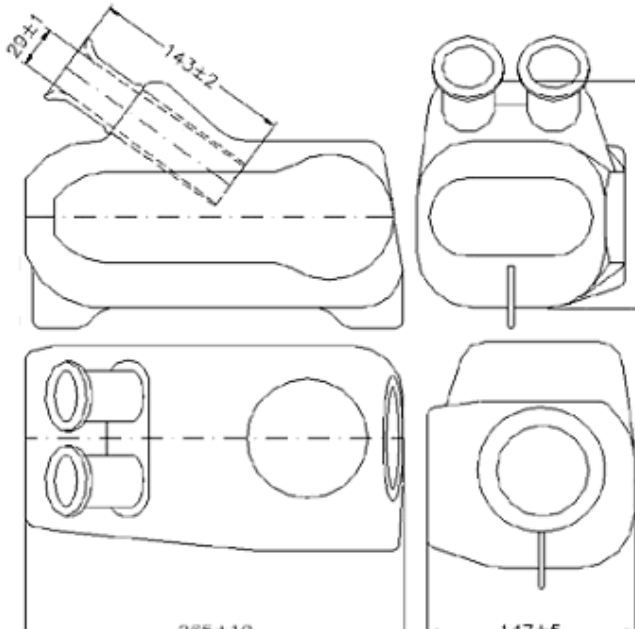
IMPORTANTE - IMPORTANT - WAŻNE
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
WSZYSTKIE CZĘŚCI SILNIKA MUSZĄ BYĆ ORYGINALNE POCHODZENIA VORTEX.

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 |
|  |  |