



## NORGES BILSPORTFORBUND

### HOMOLOGERINGS DOKUMENT VORTEX ROK

Homologeringsnr.  
NBF-04/M/14

Utgave 01/2010

Produsent	OTK-KART-GROUP S.R.L - (ITALY)	
Merke	VORTEX	
Modell	ROK	
Homologeringsperiode	1. Januar 2010 - 31. Desember 2014	17 Sider (+1)

**SCHEDA D'IDENTIFICAZIONE**

**IDENTIFICATION SHEET**

**FICHE D'IDENTIFICATION**

La presente scheda di identificazione riproduce descrizioni, illustrazioni e dimensioni del motore ROK per l'utilizzo nel PROGETTO ROK CUP riconosciuto dalla ACI-CSAI.

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.

La présente Fiche d'Identification reproduit descriptions, illustrations et dimensions du moteur ROK utilisé dans la 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  
EMBAYAGE CENTRIFUGE

ACCENSIONE DIGITALE PVL  
PVL DIGITAL IGNITION  
ALLUMAGE DIGITALE PVL

AMMISSIONE LAMELLARE NEL CARTER  
REED VALVE ADMISSION IN THE CRANKCASE  
ADMISSION A CLAPETS DANS LE CARTER

AVVIAMENTO ELETTRICO  
ELECTRIC STARTER  
DEMARREUR ELECTRIQUE

CONTRALBERO D'EQUILIBRATURA  
BALANCER SHAFT  
ARBRE D'EQUILIBRAGE

MARMITTA OMOLOGATA ORIGINALE OBBLIGATORIA  
ORIGINAL HOMOLOGATED EXH. MUFFLER COMPULSORY  
POT D'ECHAPPMENT ORIGINAL HOMOLOGUEE OBLIGATOIRE

**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.

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

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

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

**SVILUPPO DEL CILINDRO      CYLINDER DEVELOPEMENT      DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE**



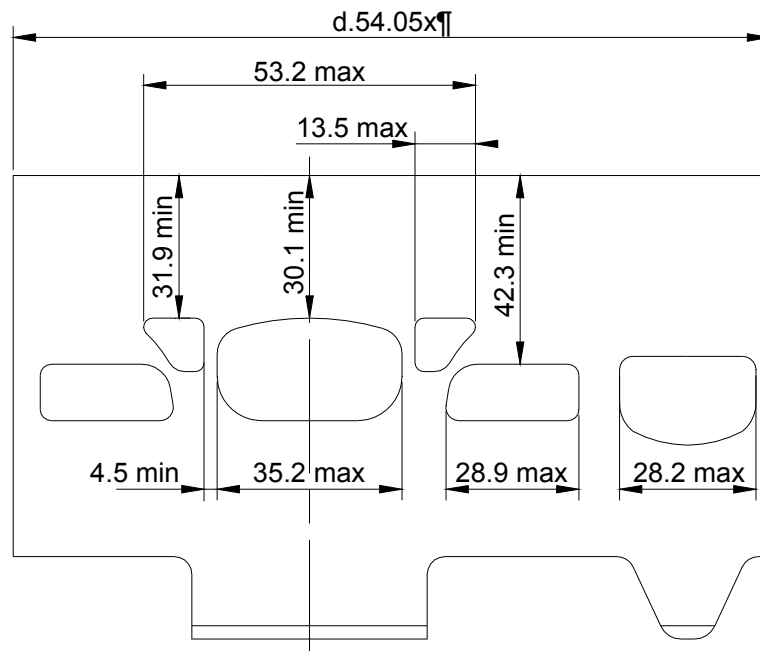
L'angolo di scarico deve essere misurato con uno spessore da 0,20 mm, avente larghezza 10 mm. Per il controllo dei booster lo spessore, sempre di 0,20 mm, deve essere a punta (come disegno di fianco)

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).

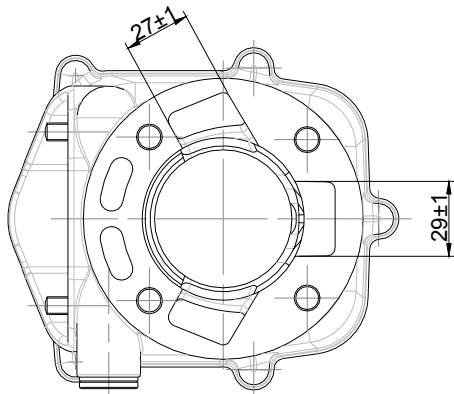
SCARICO	EXHAUST	ECHAPPEMENT	184° MAX
BOOSTER	BOOS TER	BOOS TER	179.5° MAX
TRAVASI PRINCIPALI	MAIN TRANSFERS	TRANSFERES PRINCIPALS	131° MAX

MISURE CORDALI  
 CHORD READINGS  
 LECTURES CORDALE

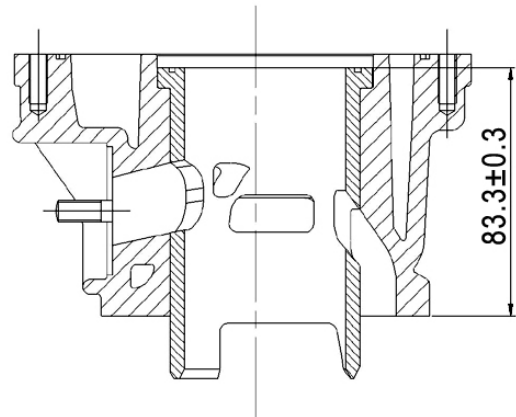


**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

BASE CILINDRO  
CYLINDER BASE  
PIED DU CYLINDRE



SEZIONE DEL CILINDRO  
CYLINDER SECTION  
COUPE PAR SECTION DU CYLINDRE



BASE CILINDRO  
CYLINDER BASE  
PIED DU CYLINDRE



CONDOTTO DI SCARICO  
EXHAUST DUCT  
CONDUITE D'ÉCHAPPEMENT



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

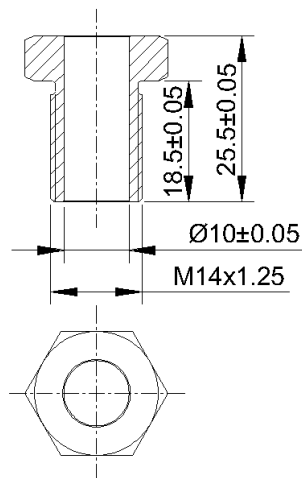
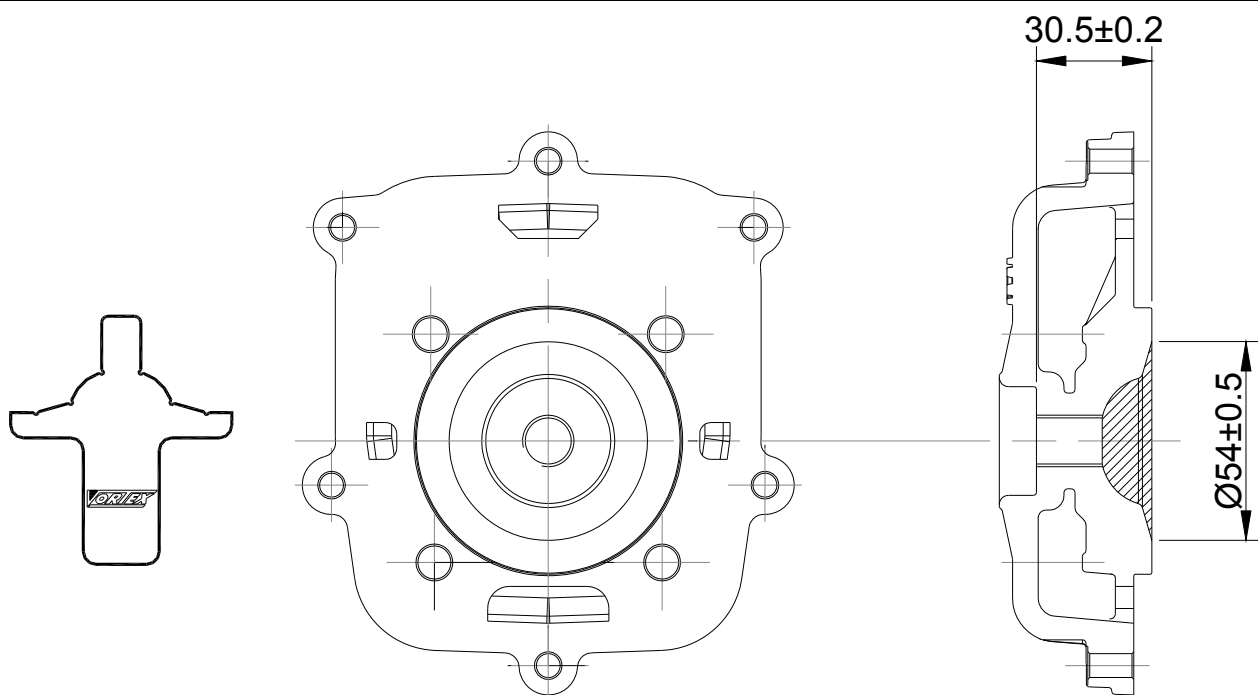
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE  
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER  
 CULASSE ET CHAMBRE DE COMBUSTION

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

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

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

SQUISH THICKNESS SQUISH EPELSEUR DE SQUISH 1 mm MIN



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

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

## PROCEDURA PER LA VERIFICA DELLA CUBATURA

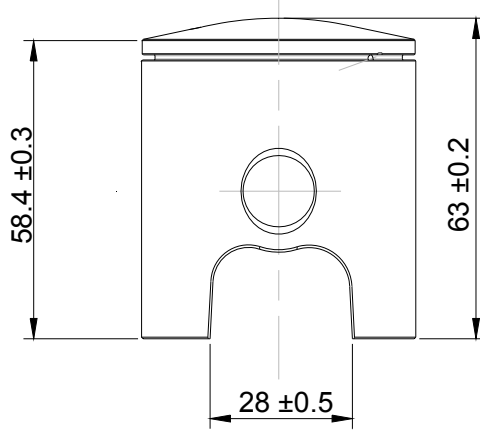
- Far smontare il motore dal telaio
- Attendere che sia a temperatura ambiente
- Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione
- Fare smontare la candela ( verificare la quota del 18,5mm)
- Avvitare "L'INSERTO" al posto della candela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

## PROCEDURE USED TO VERIFY THE CUBATURE

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

**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.

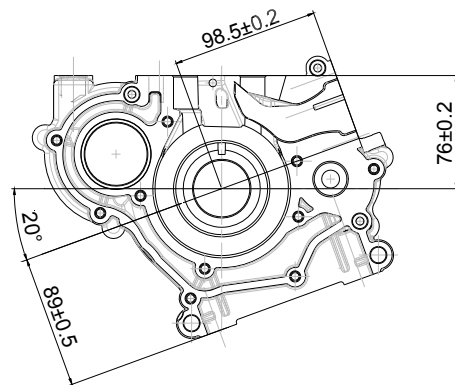
PISTONE  
 PISTON  
 PISTON



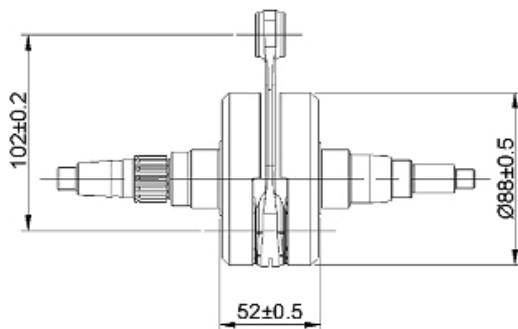
PESO WEIG HT PO ID

**125g / ±5g**

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



ALBERO MOTORE  
 CRANKSHAFT  
 VILEBREQUIN



PESO COMPLETO COMPLETE WEIGHT POID COMPLETE

**2.175g / ±20g**

BIELLA  
 CONROD  
 BIELLE



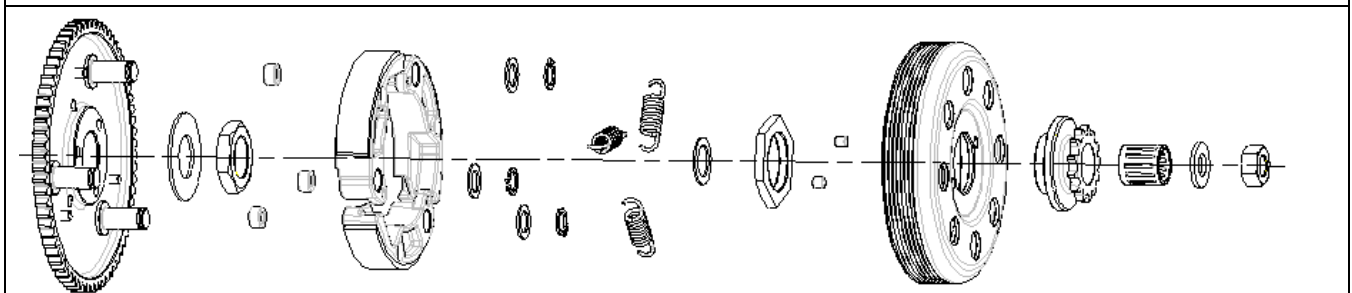
PESO WEIG HT PO ID

**128g / ±5g**

**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 align="center">PACCO LAMELLARE E CONVOGLIATORE  REED BLOCK AND CONVEYOR  PYRAMIDE CLAPETS ET CONVOYEUR</p>	<p align="center">CONTRALBERO D'EQUILIBRATURA  BALANCER SHAFT  ARBRE D'EQUILIBRAGE</p>
	<p align="center">PESO WEIG HT PO ID  <b>435g / ±10g</b></p>

DESCRIZIONE DELLA FRIZIONE MOD 2009 E RAPPRESENTAZIONE DELLE PARTI  
CLUTCH MOD 2009 DESCRIPTION AND PARTS SKETCH  
DESCRIPTION DE L'EMBRAYAGE MOD 2009 ET ESQUISSE DES PIECES



NUMERO TOTALE DI PARTI  
TOTAL PARTS NUMBER  
NUMERO TOTALE DES PIECES: 27

PESO MINIMO DELLA FRIZIONE COMPLETA  
MINIMUM WEIGHT OF THE COMPLETE CLUTCH  
POIDS MINIMUM DE L'EMBRAYAGE COMPLETE: 1000 gr

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 : 4000 RPM

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

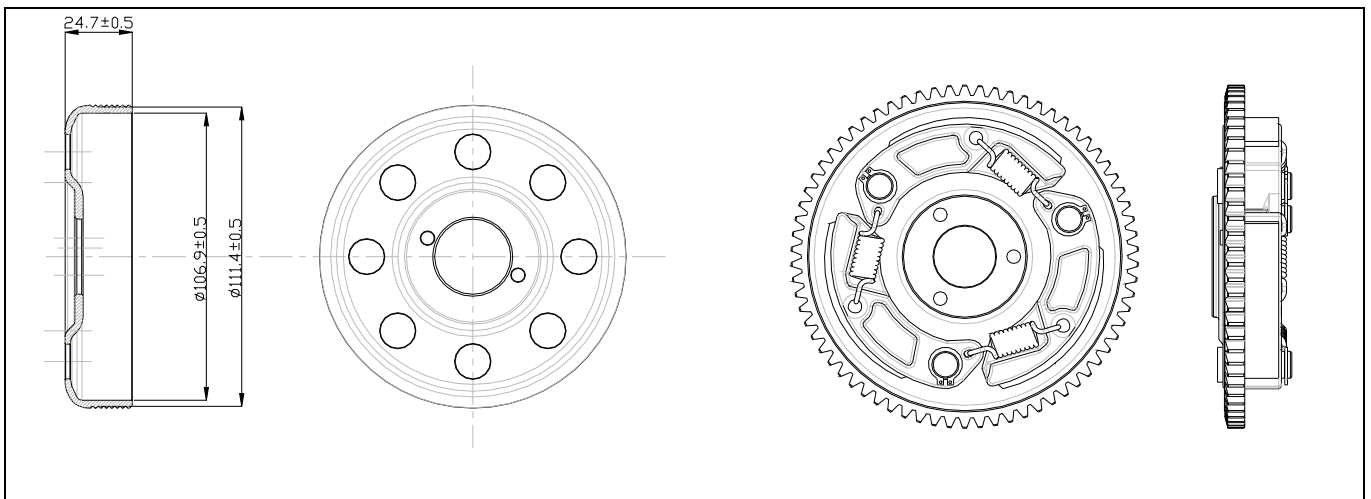
ROTORE FRIZIONE COMPLETO MOD 2009 CON INGRANAGGIO AVVIAMENTO  
 COMPL. CLUTCH ROTOR MOD 2009 WITH STARTING GEAR  
 ROTOR EMBRAYAGE COMPL. MOD 2009 AVEC ENGRENAGE DEMARRAGE



PESO DEL ROTORE FRIZIONE COMPLETO CON INGRANAGGIO AVVIAMENTO  
 WEIGHT OF COMPL. CLUTCH ROTOR WITH STARTING GEAR  
 POIS DU ROTOR EMBRAYAGE COMPL. AVEC ENGRENAGE DEMARRAGE :

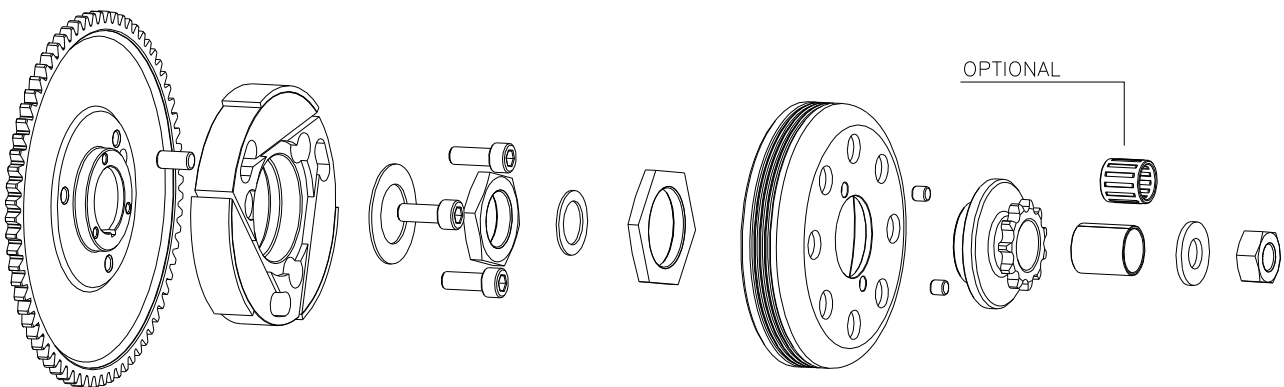
648gr +/- 15gr

CAMPANA E ROTORE MOD 2009  
 HOUSING AND ROTOR MOD 2009  
 CHAPE ET ROTOR MOD 2009



**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.

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



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

17

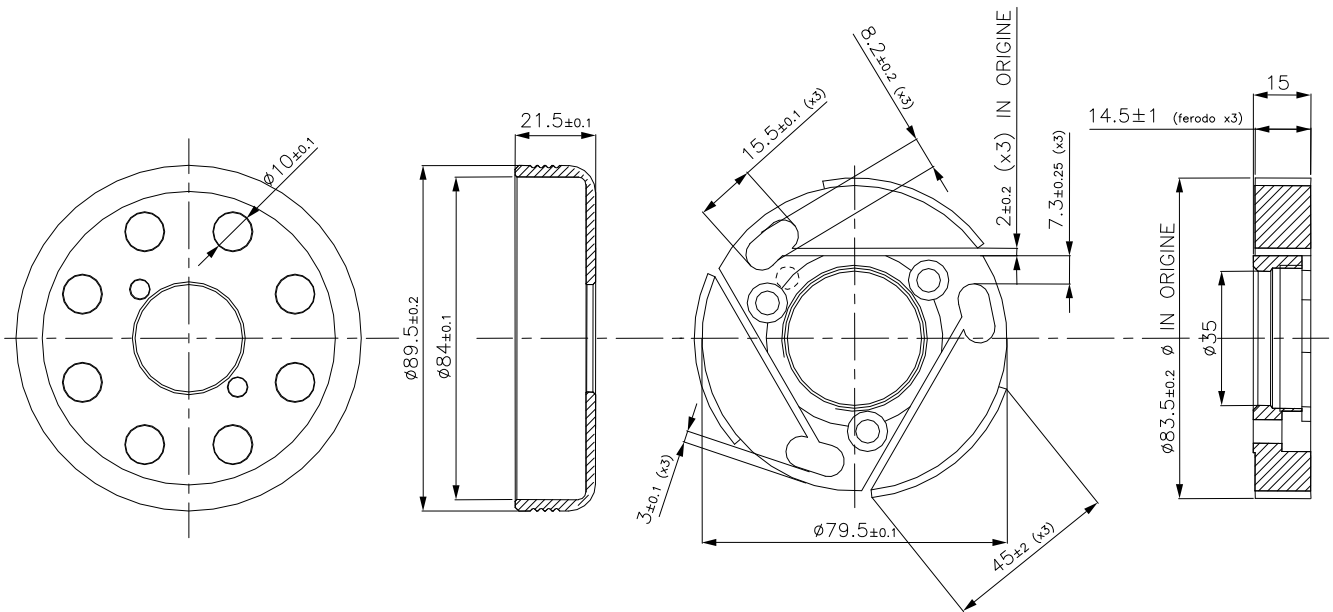
PESO DELLA FRIZIONE COMPLETA DI INGRANAGGIO AVVIAMENTO  
 WEIGHT OF THE COMPLETE CLUTCH WITH STARTING GEAR  
 POIDS DE L'EMBRAYAGE COMPLETE AVEC ENGRENAGE DEMARRAGE:

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  
 VITESSE DE ENTRAINEMENT (MAXIMUM) VERIFIABLE DANS TOUS LES MOMENTS DE LA MANIFESTATION :

3500 RPM

CAMPANA E ROTORE MOD 2010  
HOUSING AND ROTOR MOD 2010  
CHAPE ET ROTOR MOD 2010



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.

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

ACCENSIONE PVL 500843/500980/500210.  
 PVL IGNITION PVL 500843/500980/500210.  
 L'ALLUMAGE PVL 500843/500980/500210.



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

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

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

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

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

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

**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**

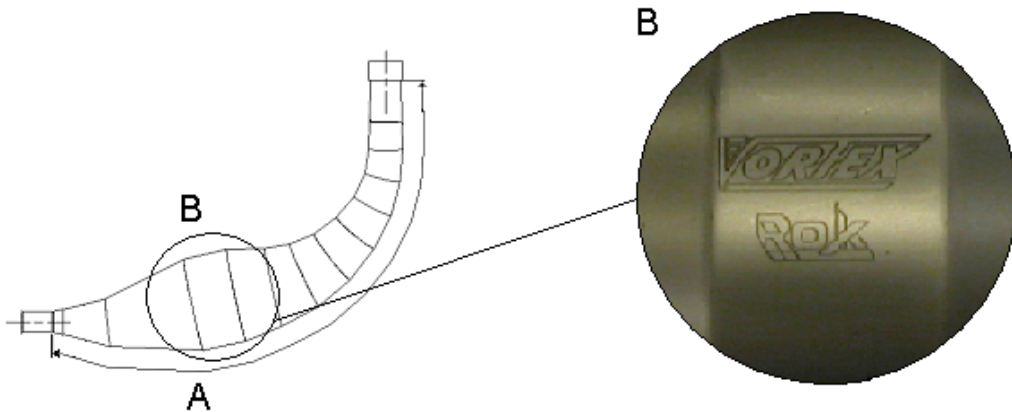
LA BATTERIA UTILIZZATA PER L'AVVIAMENTO DEL MOTORE PUO' ESSERE FISSATA INDIFFERENTEMENTE SUL SEDILE OPPURE SUL TELAIO.

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

LA BATTERIE QUE NOUS ALLONS UTILISER POUR DEMARRER LE MOTEUR PEUT ETRE FIXE 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.

ARMITTA MARCHIATA VORTEX-ROK  
 EXHAUST MUFFLER VORTEX-ROK SEALED  
 POT D'ÉCHAPEMENT MARQUE VORTEX-ROK



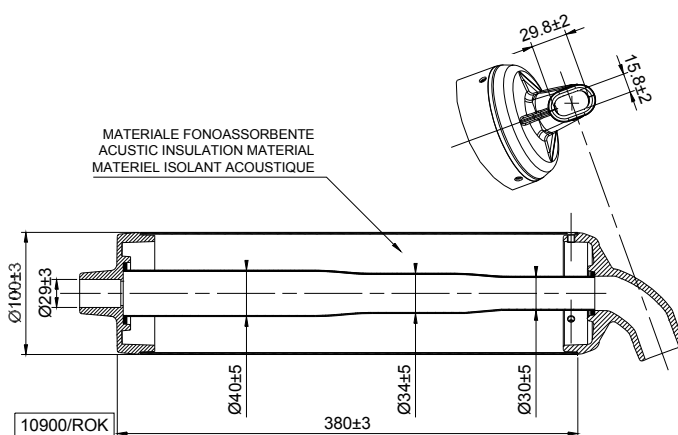
MISURA CORDALE ESTERNA  
 EXTERNAL CHORD READING  
 LECTURE CORDALE EXTERIEURE

**A=805 +/- 5mm**

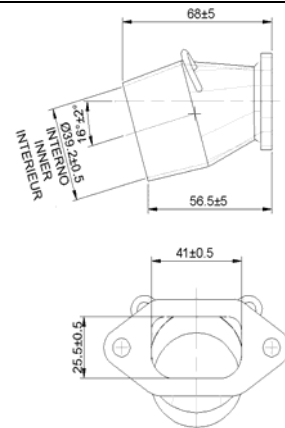
PESO  
 WEIGHT  
 POIDS

**1.516 g. ± 5%**

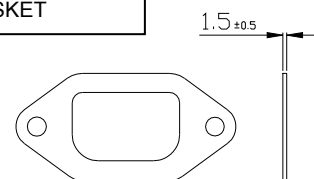
SILENZIATORE E COMPONENTI  
 SILENCER AND COMPONENTS  
 SILENCIEUX ET SES ELEMENTS



COLLETORE DI SCARICO  
 EXHAUST MANIFOLD  
 COLLECTEUR ÉCHAPPEMENT



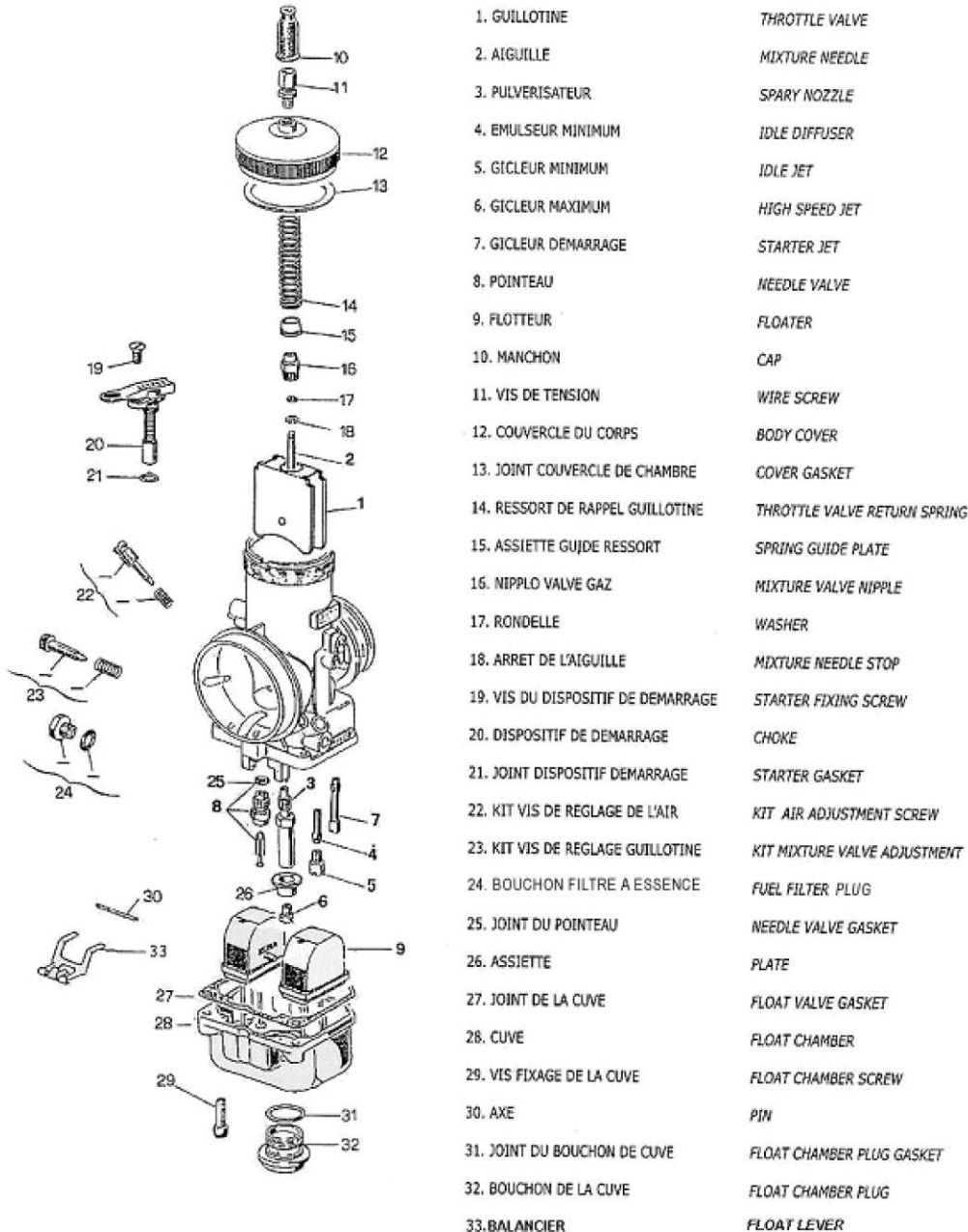
GUARNIZIONE SCARICO  
 EXHAUST GASKET



**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.

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

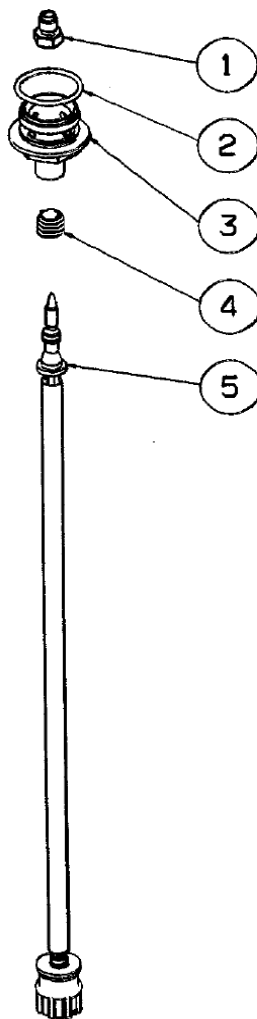


FIG.	DESCRIZIONE
1	HIGH SPEED JET GETTO MAX 200-220-250
2	FLOAT CHAMBER PLUG GASKET GUARNIZIONE TAPPO
3	FLOAT CHAMBER PLUG TAPPO VASCHETTA
4	SPRING MOLLA
5	VITE DI REGOLAZIONE REGULATION SCREW

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.

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

**BALANCER SHAFT PHASING.**

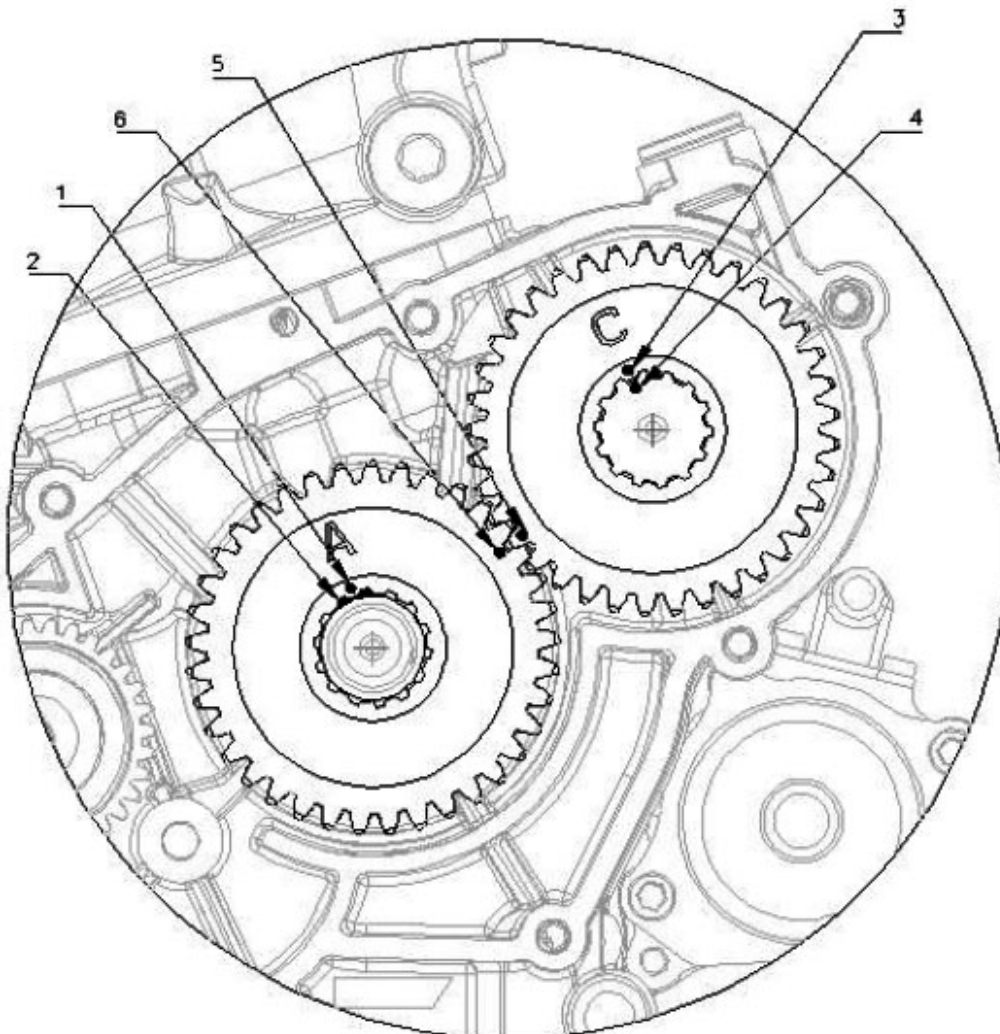
IN THE DRAWING BELOW, WE SHOW YOU IN DETAILS THE ORIGINAL POSITION (TO BE RESPECTED) OF THE BALANCER SHAFT PHASING IN THE ROK ENGINE.

AS THE TIMING SHOULD BE REGULAR THE NOTCHS OF THE GEARS AND THE BALANCER SHAFTS SHOULD CORRESPOND WHEN THE PISTON IS AT THE DEAD UPPER POINT. AS SHOWN ON THE DRAWING.

**FASATURA DELL'ALBERO DI BILANCIAMENTO**


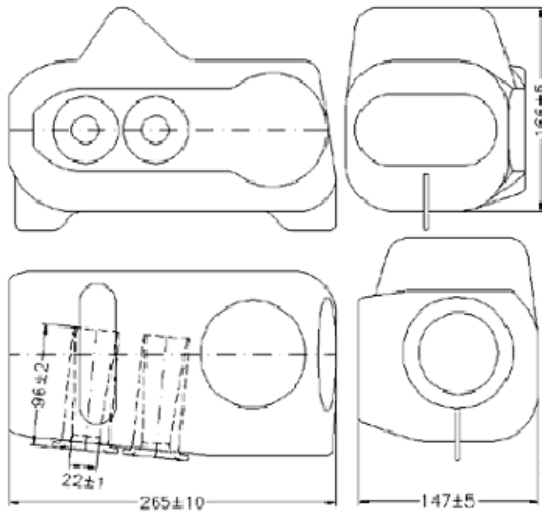

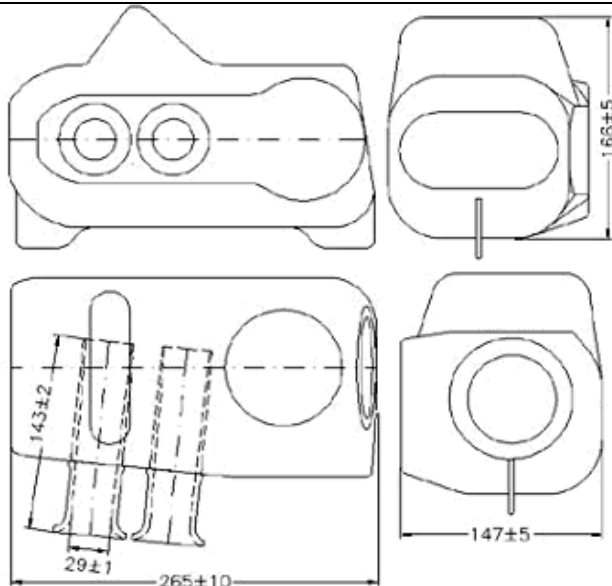
NEL DISEGNO RIPORTATO SOTTO, VI MOSTRIAMO IN DETTAGLIO LA POSIZIONE ORIGINALE (CHE DEVE ESSERE RISPETTATA) DELLA FASATURA DELL'ALBERO DI BILANCIAMENTO DEL MOTORE ROK.

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.


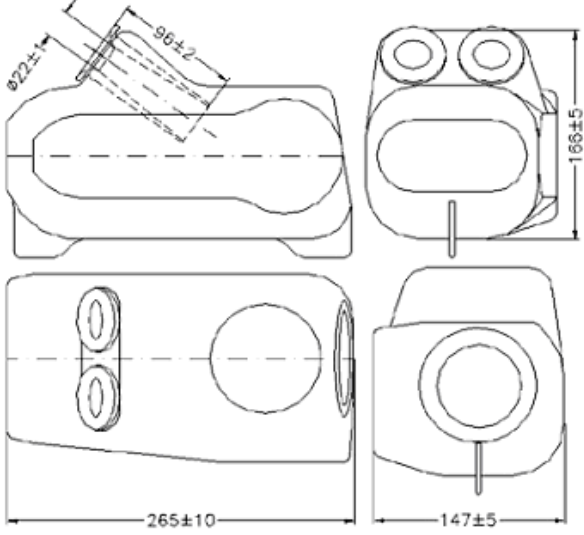


**IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT**  
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.  
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.  
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

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
