



NORGES BILSPORTFORBUND

HOMOLOGERINGS DOKUMENT VORTEX SUPER ROK

Homologeringsnr.
NBF-05/M/14

Utgave 01/2010

Produsent	OTK-KART-GROUP S.R.L - (ITALY)	
Merke	VORTEX	
Modell	SUPER ROK	
Homologeringsperiode	1. Januar 2010 - 31. Desember 2014	18 Sider (+1)

SCHEDA D'IDENTIFICAZIONE

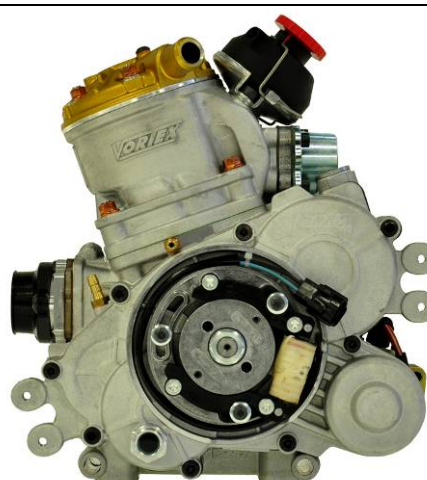
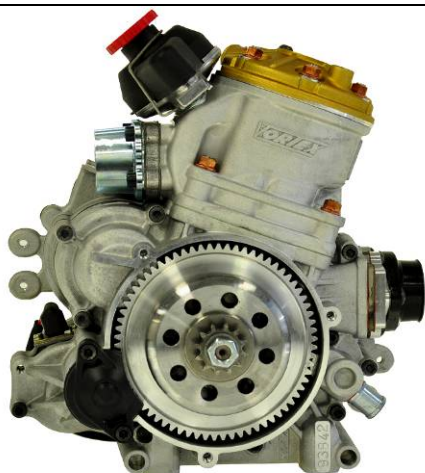
IDENTIFICATION SHEET

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
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


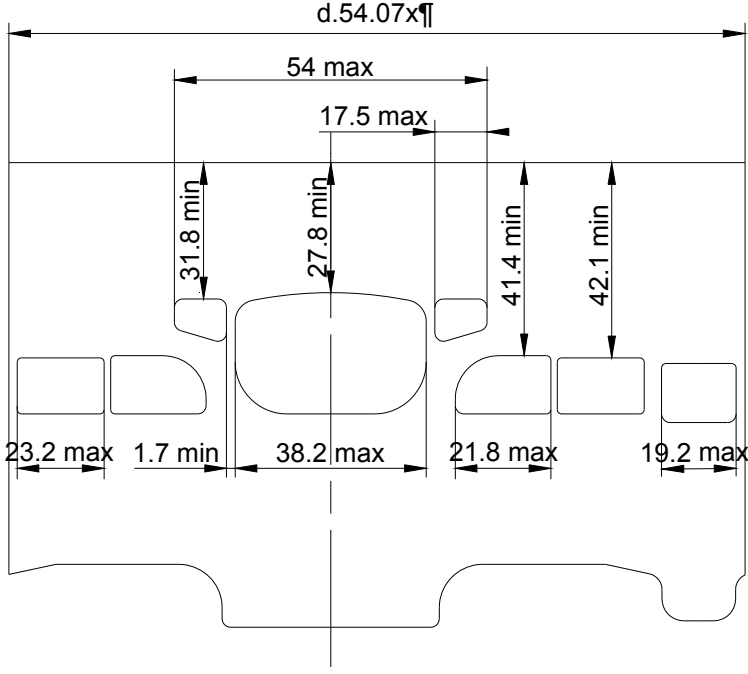
CONTRALBERO D'EQUILIBRATURA
BALANCER SHAFT
ARBRE D'EQUILIBRAGE

VALVOLA PARZIALIZZATRICE PNEUMATICA
PNEUMATIC POWER VALVE
VALVE DE PUISSANCE PNEUMATIQUE

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.

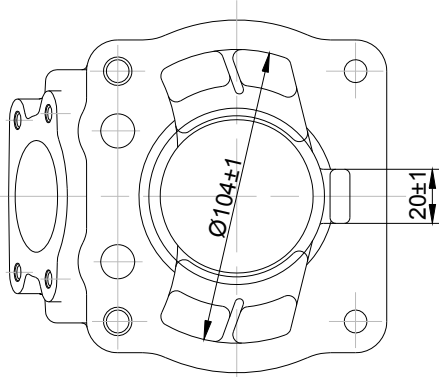
OGNI AGGIUNTA O ASPORTAZIONE (raccordatura, lucidatura, ecc.) DI MATERIALE RISPETTO AI PEZZI ORIGINALI E' PROIBITA
EVERY MATERIAL ADDING OR REMOVAL (mashing, burnishing, etc.) FROM ORIGINAL COMPONENTS IS FORBIDDEN
CHAQUE AJOUTES OU ENLEVEMENT (usinage, polissage, ecc.) DES MATERIAUX PAR RAPORT AUX PIECES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

ALESAGGIO ORIGINALE	O	RIGINAL BORE	ALESAG	E D'ORIGINE	54.07	mm
ALESAGGIO MASSIMO		MAX ALLOWED BORE		ALESAGE MAXIMUM	54.28	mm
CORSA		STROKE	COU	RSE	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

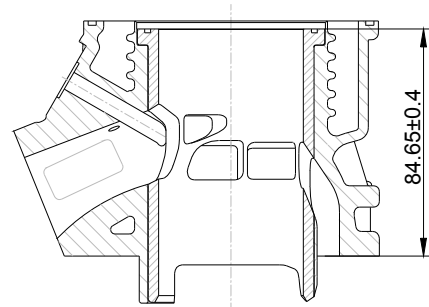
SVILUPPO DEL CILINDRO	CYLINDER DEVELOPEMENT	DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE
	<p>L'angolo di scarico deve essere misurato con uno spessore da 0,20 mm, avente larghezza 10 mm. Per il controllo dei booster lo spessore, sempre di 0,20 mm, deve essere a punta (come disegno di fianco)</p> <p>The exhaust angular 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).</p> <p>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).</p>	
SCARICO	EXHAUST	ECHAPPEMENT
BOOSTER	BOOSTER	BOOSTER
TRAVASI PRINCIPALI	MAIN TRANSFERS	TRANSFERES PRINCIPALS
TRAVASI SECONDARI	SECONDARY TRANSFERS	TRANSFERES SECONDAIRES
		194° MAX
		179° MAX
		135° MAX
		131° MAX
		
<p>MISURE CORDALI CHORD READINGS LECTURES CORDALE</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.

BASE CILINDRO
CYLINDER BASE
PIED DU CYLINDRE



SEZIONE DEL CILINDRO
CYLINDER SECTION
COUPE PAR SECTION DU CYLINDRE



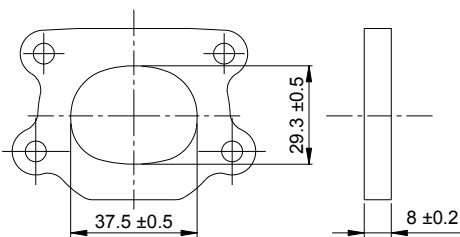
BASE CILINDRO
CYLINDER BASE
PIED DU CYLINDRE



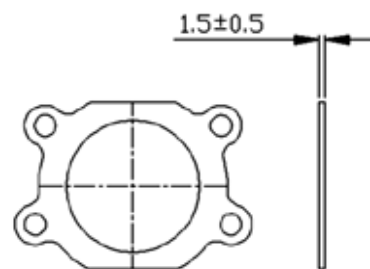
CONDOTTO DI SCARICO
EXHAUST DUCT
CONDUITE D'ECHAPPEMENT



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.

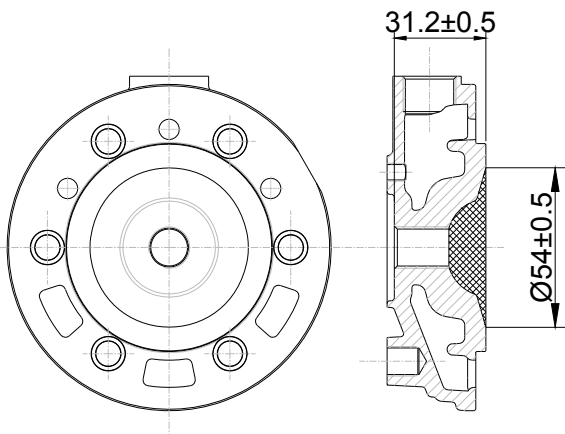
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE FINO AL 2008
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER UNTIL 2008
 CULASSE ET CHAMBRE DE COMBUSTION JUSQUE 'AU 2008

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



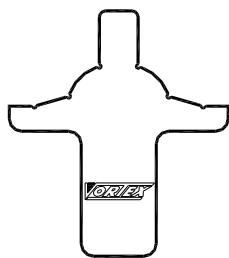
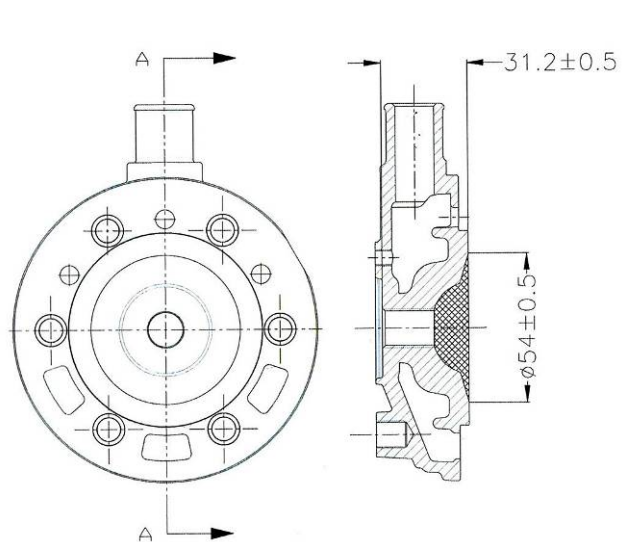
TESTA E CAMERA DI COMBUSTIONE MODELLO 2009
 CYLINDERHEAD AND COMBUSTION CHAMBER 2009 MODEL
 CULASSE ET CHAMBRE DE COMBUSTION DU MODEL 2009

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

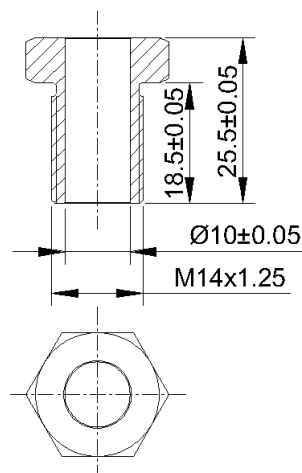
VOLUME CHAMBRE DE COMBUSTION : MINIMUM MESURE' AU
 BORD SUPERIEUR DU INSERT CIK/FIA 9.5 cc MIN

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



125cc SUPER ROK



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.

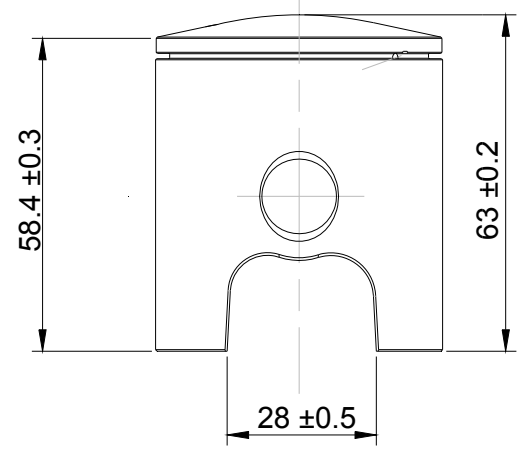
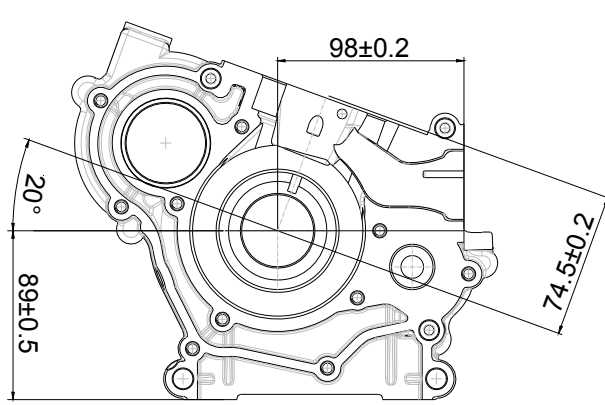
PROCEDURA PER LA VERIFICA DELLA CUBATURA

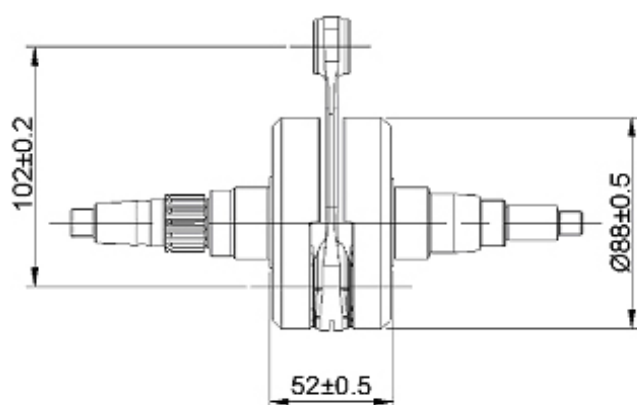
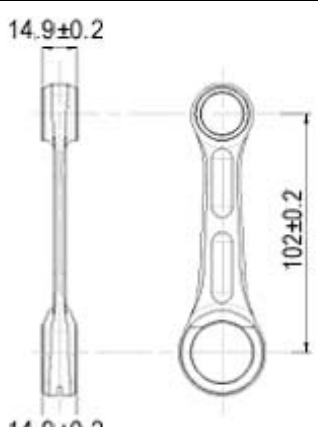
- Far smontare il motore dal telaio
- Attendere che sia a temperatura ambiente
- Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione
- Fare smontare la candela (verificare la quota del 18,5mm)
- Avvitare "L'INSERTO" al posto della candela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

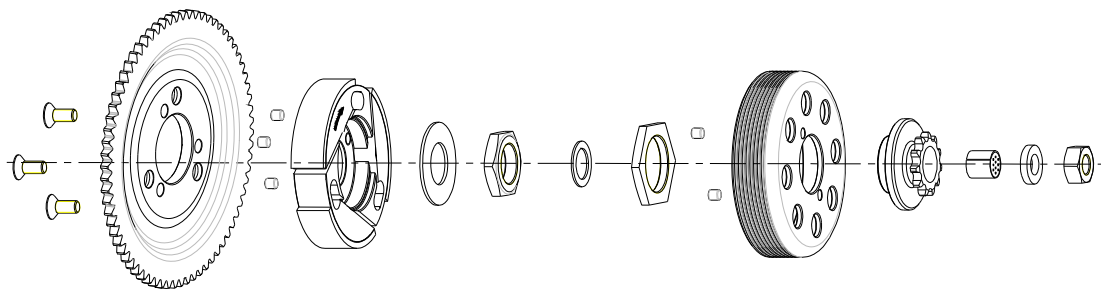
<p>PISTONE PISTON PISTON</p>	<p>VISTA INTERNA DEL CARTER INTERIOR VIEW OF THE CRANKCASE VUE DE LA PARTIE INTERIEURE DU CARTER</p>
 <p>PESO WEIG HT PO ID</p> <p>125g / ±5g</p>	

<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 WEIG HT PO ID</p> <p>128g / ±5g</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

PACCO LAMELLARE E CONVOGLIATORE REED BLOCK AND CONVEYOR PYRAMIDE CLAPETS ET CONVOYEUR	CONTRALBERO D'EQUILIBRATURA BALANCER SHAFT ARBRE D'EQUILIBRAGE
	<p style="text-align: center;">PESO WEIG HT PO ID</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
 DESCRIPTION DE L'EMBRAYAGE MOD 2009 ET ESQUISSE DES PIECES



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

19

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

960 gr

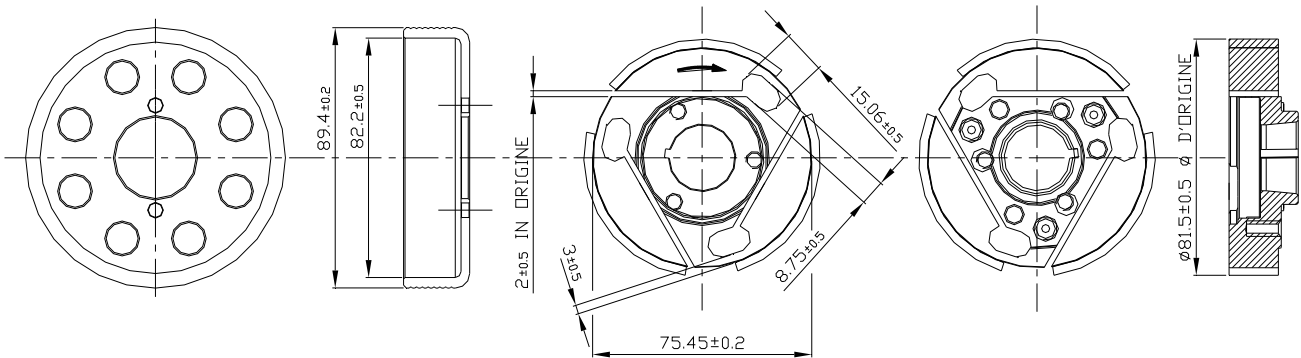
REGIME DI ATTACCO (MASSIMO) VERIFICABILE IN OGNI MOMENTO DELLA MANIFESTAZIONE
 ENGAGEMENT SPEED (MAXIMUM) CAN BE VERIFIED IN EVERY MOMENT OF THE EVENT

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

5000 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.

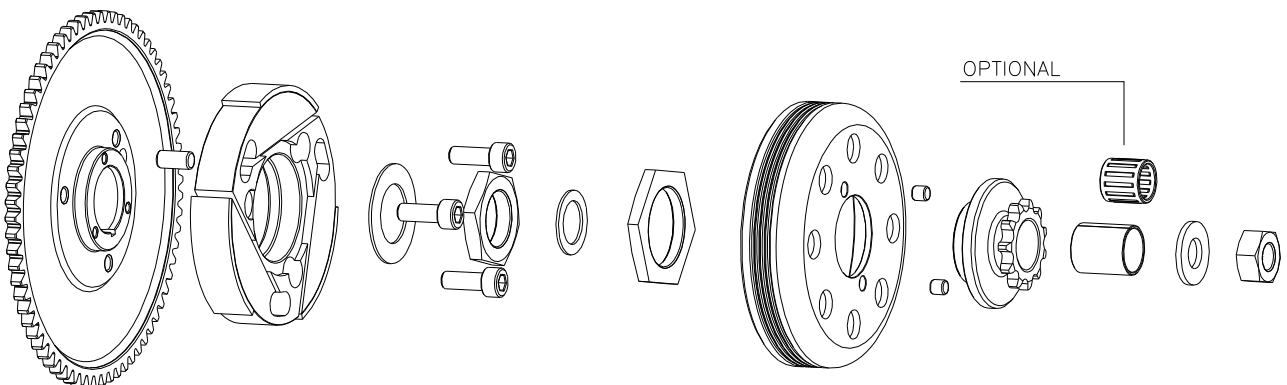
CAMPANA FRIZIONE MOD 2009 / ROTORE FRIZIONE MOD 2009
 CLUTCH HOUSING MOD 2009 / CLUTCH ROTOR MOD 2009
 CHAPE EMBRAYAGE MOD 2009 / ROTOR EMBRAYAGE MOD 2009



PESO DEL ROTORE FRIZIONE CON SPINE DI FISSAGGIO
 WEIGHT OF CLUTCH ROTOR WITH FIXING PIN
 POIS DU ROTOR EMBRAYAGE AVEC EPINE DE FIXATION :

408 gr +/- 15gr

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:

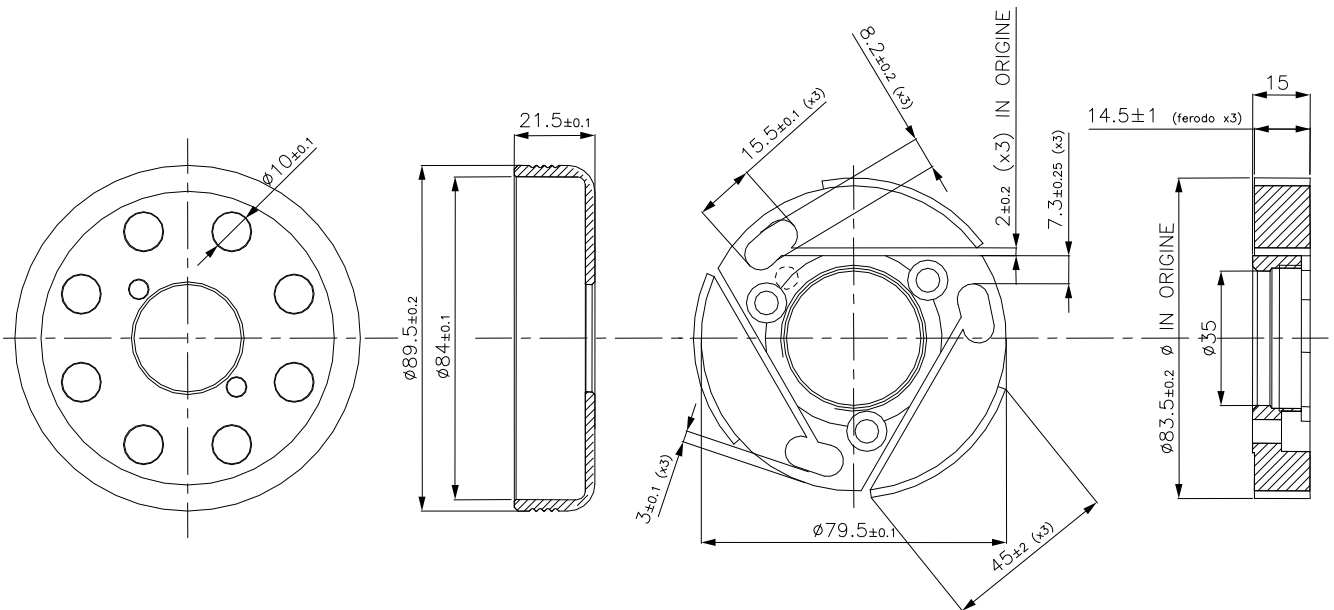
910 gr +/- 25gr

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

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

CAMPANA FRIZIONE MOD 2010 / ROTORE FRIZIONE MOD 2010
 CLUTCH HOUSING MOD 2010 / CLUTCH ROTOR MOD 2010
 CHAPE EMBRAYAGE MOD 2010 / ROTOR EMBRAYAGE 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

COLLETTORE D'ASPIRAZIONE
INTAKE MANIFOLD
COLLECTEUR D'ASPIRATION

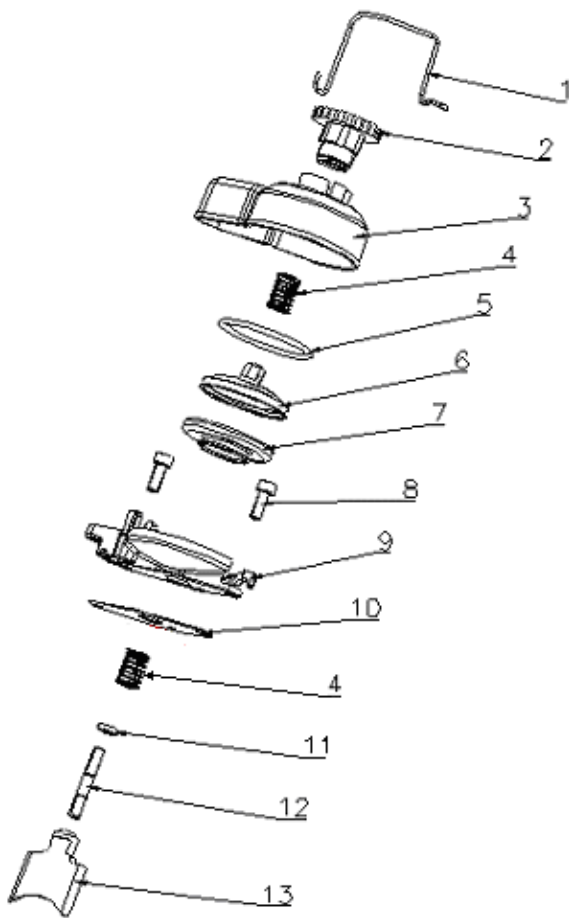


IMPORTANTE – IMPORTANT – IMPORTANT

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

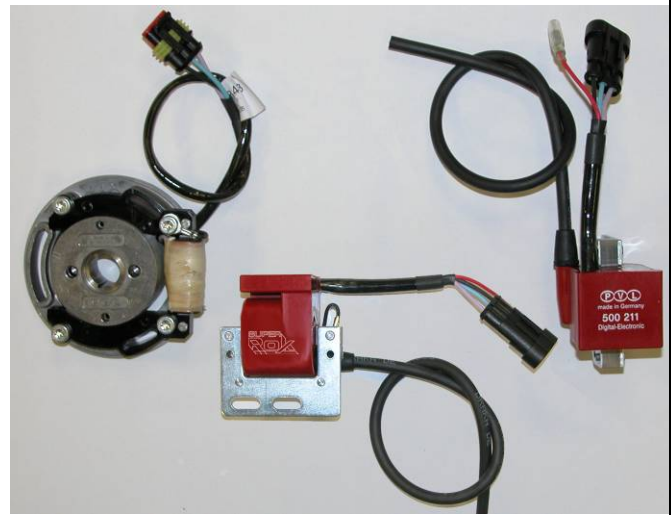
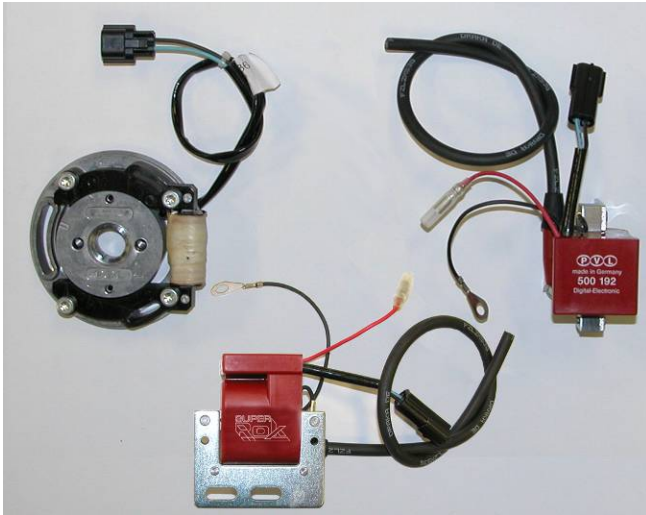


- 1- FERMO VALVOLA
SPRING CUP
ARRET VALVE
- 2- VITE REGISTRO
ADJUSTMENT SCREW
VIS REGISTRE
- 3- COPERCHIO VALVOLA
VALVE COVER
CHAPE VALVE
- 4- DOPPIA MOLLA COMPRESIONE
DOUBLE COMPRESSION SPRING
DOUBLE RESSORT COMPRESSION
- 5- MOLLA TENUTA
HOSE SPRING
RESSORT TENUE
- 6- PISTONCINO VALVOLA SCARICO
EXHAUST 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 MARCATE 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 VISIBLE 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 (DELL'ISTESSO 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
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.

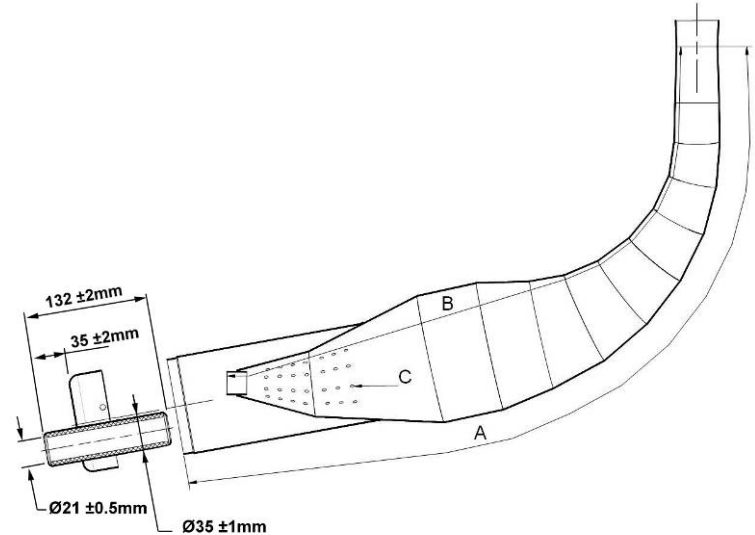
MARMITTA, SILENZIATORE E COMPONENTI
 EXHAUST MUFFLER, SILENCER AND COMPONENTS
 POT D'ECHAPPEMENT, SILENCIEUX ET SES ELEMENTS

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 Ø 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.

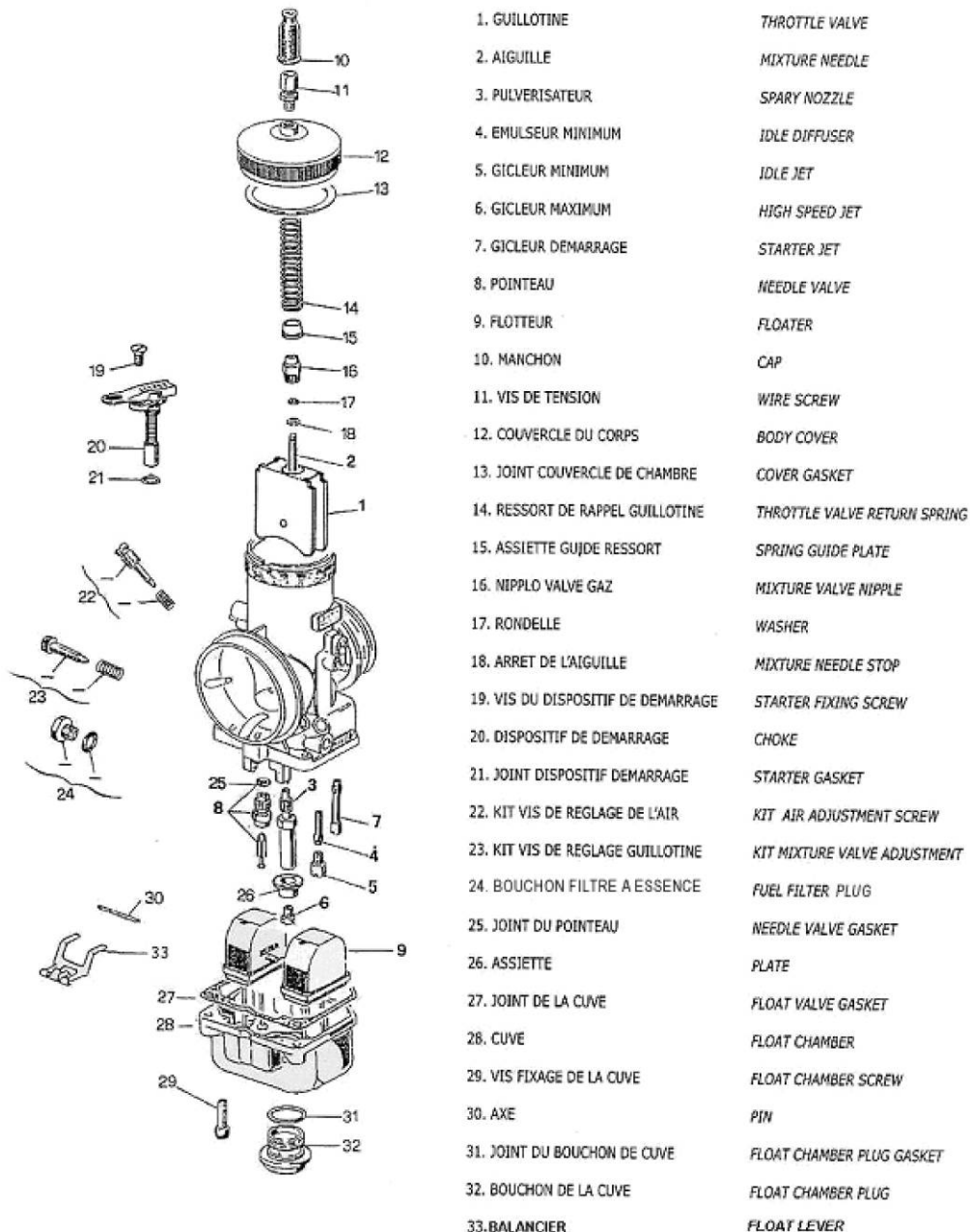
PENDANT LA VERIFICATION, SUR LE POT D'ECHAPPEMENT, IL DOIT ETRE PRESENT LE LOGO DE RECONNAISSANCE SUPER ROK, IMPRIME' DIRECTEMENT DE LA MAISON PRODUCTRICE.



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

DELOITO

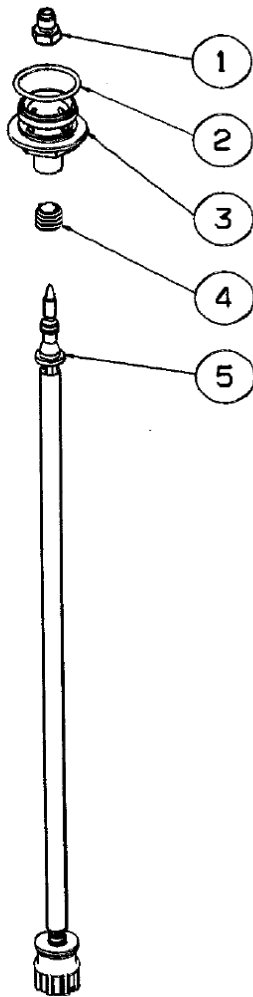


FIG.	DESCRIZIONE
1	HIGH SPEED JET GETTO MAX 200-220-250
2	FLOAT CHAMBER PLUG GASKET GUARNIZIONE TAPPO
3	FLOAT CHAMBER PLUG TAPPO VASCHETTA
4	SPRING MOLLA
5	VITE DI REGOLAZIONE REGULATION SCREW

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 ETRE ORIGINALES VORTEX.

BALANCER SHAFT PHASING.

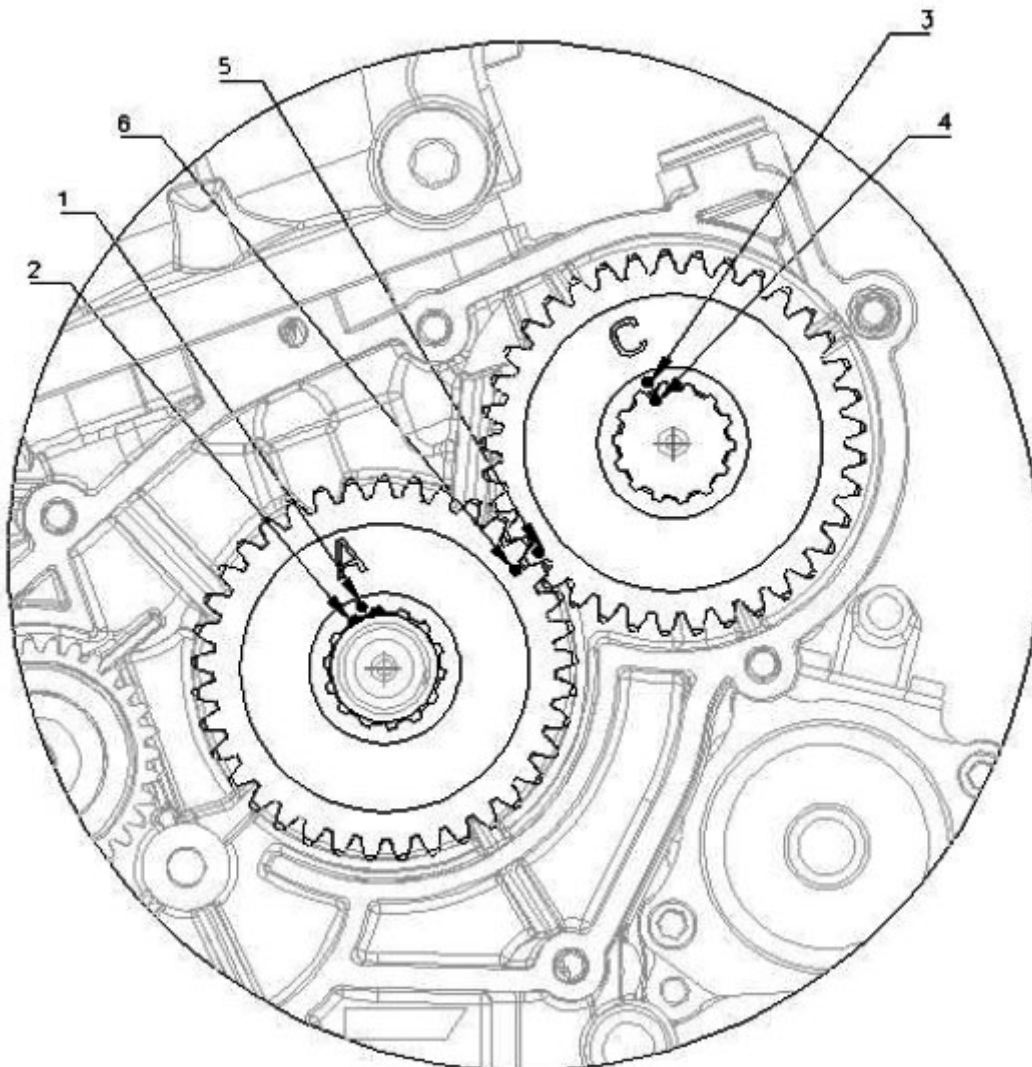
IN THE DRAWING BELOW, WE SHOW YOU IN DETAILS THE ORIGINAL POSITION (TO BE RESPECTED) OF THE BALANCER SHAFT PHASING IN THE ROK ENGINE.

AS THE TIMING SHOULD BE REGULAR THE NOTCHS OF THE GEARS AND THE BALANCER 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.

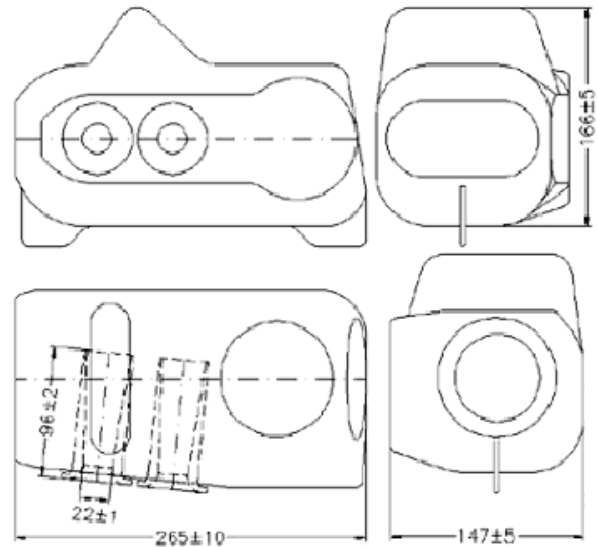


IMPORTANT – IMPORTANT – IMPORTANT
TUTTI LE PARTI DEL MOTORE DEVONO ESSERE ORIGINALI VORTEX.
ALL THE ENGINE PARTS MUST BE ORIGINAL BY VORTEX.
TOUTES LES PARTS DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX.

FILTRO D'ASPIRAZIONE
 INLET SILENCER
 SILENCIEUX D'ASPIRATION

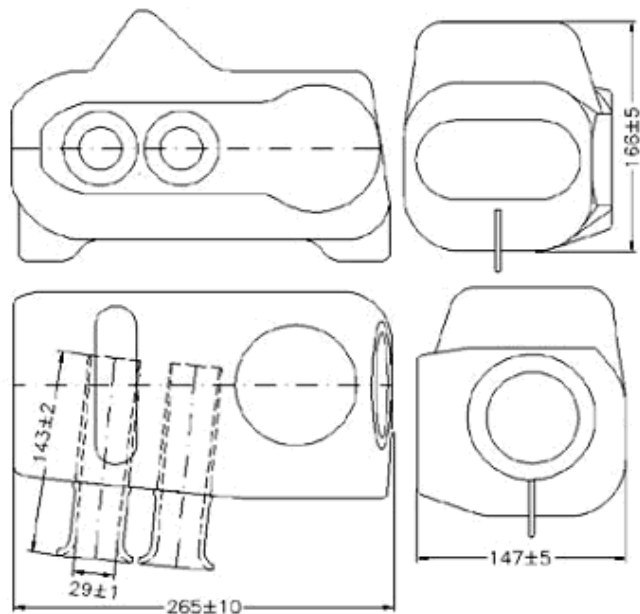
MODELLO, TIPO,
 MODEL TYPE
 MODELE, TYPE

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