



convient pour:

HONDA CRF 250

2010-2011

CYLINDRE, PISTON, POCHETTE JOINTS

Ø 76,8 mm / 249,2 cc



Bolt On

P/N: P400210100032

PRIX CONSEILLE AU PUBLIC

€708.00

T.T.C.

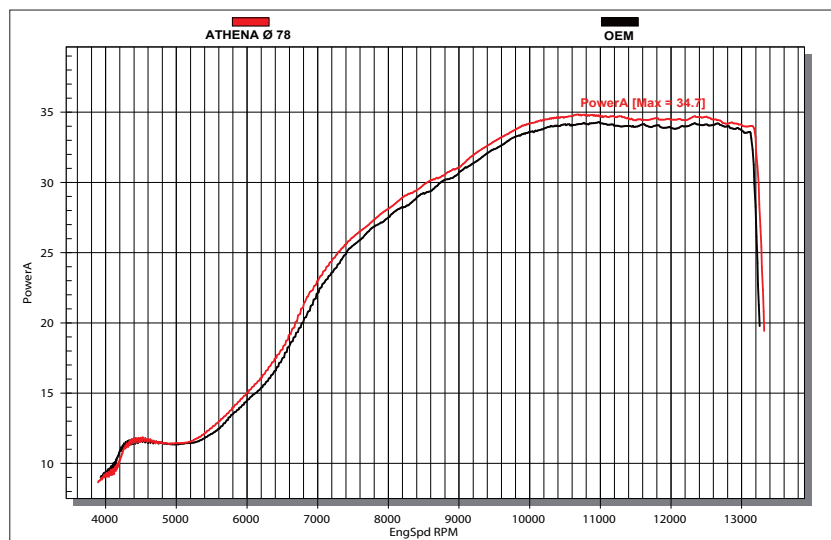
ATHENA a le plaisir de vous présenter son nouveau Kit pour **HONDA CRF 250**, testé et validé sur circuits par des essayeurs experts ainsi qu'au banc dynamométrique. ATHENA producs ce **cylindre** en version **BOLT-ON**, c'est a dire à installer sur le moteur de série sans besoin de modifications des carters. Ce cylindre est livré avec un **piston forgé** beaucoup plus léger par rapport à l'origine afin d'obtenir des performances optimisés, mais fiables. Les **joints** ont été développés en utilisant des technologie de dernière génération; en particulier le **joint culasse** voit un nouveau système de nervures qui garantie une tenue impeccable voire aux hautes températures.

- S4F07680007A Piston forgé Ø 76,75;
- S4F07680007B Piston forgé Ø 76,76;
- P400210160025 Pochette joints;



OEM

ALESAGE	76.8 mm	76.8 mm
COURSE	53.8 mm	53.8 mm
CYLINDREE	249.2 cc	249 cc
RAPPORT DE COMPRESSION	13.2:1	13.21:1
PUISSANCE À LA RUE	25.9 kW / 34.7 HP / 10700 rpm	25.65 kW / 34.4 HP / 10990 rpm



ATHENA (25.9 kW / 34.7 HPI)

Tests effectués avec:

- Group thermique complet ATHENA Ø 76.8 mm.

OEM (25.65 kW / 34.4 HPI)

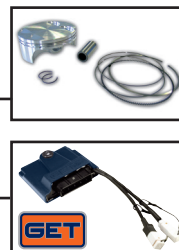
Tests effectués avec un moteur d'origine standard.

ATHENA SUGÈRE D'UTILISER AUSSI:

- S4F07680008A Piston forgé Ø 76,75 Haute Compression 14,2:1 (pas inclus);
- S4F07680008B Piston forgé Ø 76,76 Haute Compression 14,2:1 (pas inclus);
- PE00140002 Unité électronique GET GP1-EVO STANDARD 2010-2011 (pas inclus);
- GK-GP1EVO-0004 Unité électronique GET GP1-EVO GPA 2010-2011 (pas inclus);
- FFC007 Filtre a huile (pas inclus);
- S410210200069 Filtre a aire (pas inclus).

AVANTAGES

1. Projet développé par software de Modelage Solide 3D qui permet de simuler et vérifier les sollicitations mécaniques.
2. Le cylindre en aluminium est réalisé avec des moules en acier et usiné par des machines CNC qui garantissent des tolérances millésimales pendant toutes les phases d'usinage.
3. Cuves d'eau étudiées pour augmenter leur capacité.
4. Noyaux cylindre traités superficiellement avec un mélange spéciale de Nickel-Silice pour assurer la meilleure fluidité du piston et la durée du cylindre.
5. Usinage réalisé en chambre climatisés à 20°C, pour un parfait contrôle des alésages et de la qualité de chaque cylindre.
6. Plans de fixations du cylindre parfaitement parallèles afin d'éliminer tous problèmes d'accouplement.



INFO

PIECES DE RECHARGE

DONNES TECHNIQUES

COURBE DE PUISSANCE

OPTIONAL