



convient pour:

# SUZUKI RM-Z 250

2010-2011

**CYLINDRE, PISTON, POCHETTE JOINTS**

**Ø 77 mm / 250 cc**



**Bolt on**

**P/N: P400510100019**

**PRIX CONSEILLE AU PUBLIC**

**€708.00**

TTC.

ATHENA a le plaisir de vous présenter son nouveau Kit BIG BORE pour **SUZUKI RM-Z 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 **joint**s 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.

INFO

PIECES DE RECHARGE

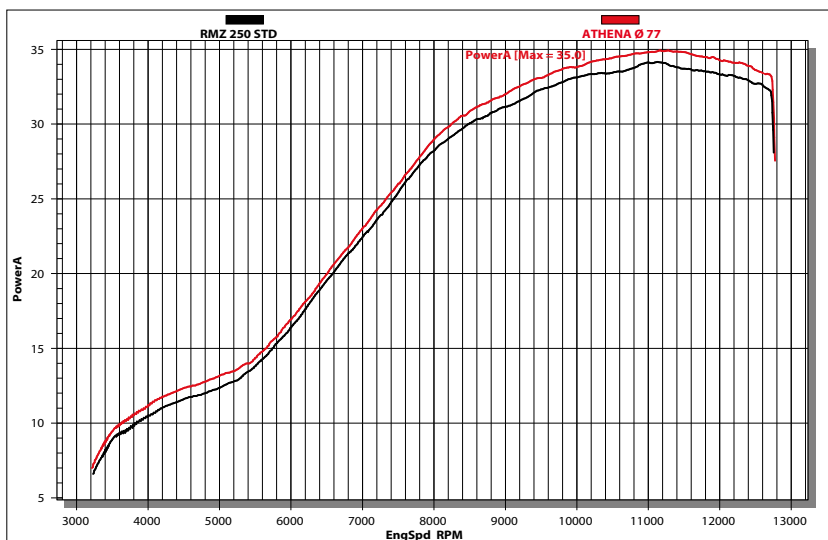
DONNES TECHNIQUES

- S4F07700021A Piston forgé Ø 76,95;
- S4F07700021B Piston forgé Ø 76,96;
- P400510160017 Pochette joints;



**OEM**

<b>ALESAGE</b>	77 mm	77 mm
<b>COURSE</b>	53.6 mm	53.6 mm
<b>CYLINDREE</b>	249.6 cc	249 cc
<b>RAPPORT DE COMPRESSION</b>	13.4:1	13.4:1
<b>PUISSANCE À LA RUE</b>	26.1 kW / 35.0 HP / 11200 rpm	25.5 kW / 34.2 HP / 11200 rpm



**ATHENA (26.1 kW / 35.0 HPI)**

Tests effectués avec:

- Group termique complet ATHENA Ø 77 mm.

**OEM (25.5 kW / 34.2 HPI)**

Tests effectués avec un moteur d'origine standard.

**ATHENA SUGÈRE D'UTILISER AUSSI:**

- S4F07700022A Piston forgé Ø 76,95 Haute Compression 13,9:1 (pas inclus);
- S4F07700022B Piston forgé Ø 76,96 Haute Compression 13,9:1 (pas inclus);
- PE00140004 Unité électronique GET GP1-EVO 2010 (pas inclus);
- GK-GP1EVO-0009 Unité électronique GET GP1-EVO + Technologie GPA 2010 (pas inclus);
- GK-GP1EVO-0010 Unité électronique GET GP1-EVO 2011 (pas inclus);
- GK-GP1EVO-0011 Unité électronique GET GP1-EVO + Technologie GPA 2011 (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 tolérance 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.

OPTIONAL