

Dados Tecnicos e outros dados

Publicado por RICOANA - 17-12-2010 08:06:49

the standard 21 turbo injectors are bosch 0-280-150-802 items which flow 283.8cc/min at 3bar fuel pressure.

- BOSCH 0 280 150 802 --- 283cc sous 3 bars, 2.4 ohms (les injecteurs d'origine)
- BOSCH 0 280 150 357 --- 300cc sous 3 bars, 2.4 ohms (pour préparation jusqu'à 240ch)
- BOSCH 0 280 150 804 --- 337cc sous 3 bars, 2.4 ohms (pour préparation jusqu'à 270ch)
- DKK E5ZE-3AB --- 400cc sous 3 bars, 2.4 ohms (pour très grosses préparations, + de 270ch)
- BOSCH 0 280 150 400 --- 437cc a 3 bars, 2.4 ohms = 332
- BOSCH 0 280 150 403 --- 503cc a 3 bars, 2.4 ohms = 383

Dados técnicos 21 turbo L485 (motor J7R/752)

- nº de cilindros-----4/OHC (over head came)
- cilindrada fiscal-----1995 c.c.
- taxa de compressão-----8:1
- gasolina sem chumbo-----SIM
- numero minimo de octanas-----95

- sistema de ignição-----tipo Renix AEI
- sistema de ignição-----descrição Map I
- localização do dispositivo de disparo-----cambota

- sistema de combustível-----marca Renix
- Tipo-----R
- descrição -----MFI
- medição do ar-----através da pressão absoluta no colector

- calculador combinado de gestão da ignição e injeção-----sim
- tomada de diagnóstico-----sim

SISTEMA DE IGNIÇÃO

- bobine de ignição-----RENIX
- tensão minima de alimentação da bobine de ignição-----9,5V
- resistência primária da bobine-----0,4-0,8 Ohm
- resistência secundária da bobine-----2000 a 12000 Ohm
- ordem de ignição-----1-3-4-2 (1º cilindro do lado do distribuidor)
- distribuidor marca-----Renix ou Bendix

EMISSÕES DE ESCAPE

- regulação de ignição básica APMS -----NÃO AJUSTÁVEL
- verificação de avanço-----controlado pelo calculador
- velocidade de relanti-----800 +/- 50 RPM
- temperatura minima do oleo para verificar CO-----60º

- nível de CO ao relanti-----1,5 +/- 0,5 % CO
- nível máximo de HC ao relanti -----300 PPM
- nível CO2 ao relanti-----13 a 16%
- nível O2 ao relanti-----0,5 a 2,0 %

VELAS DE IGNIÇÃO

- EYQUEM -----803LJSP
- folga no polo -----0,55 a 0,65 mm
- BOSCH -----H3CS
- folga no polo-----0,60 mm

-CHAMPION-----S6YCC Froid S59C
folga no polo----- 0.80mm

-NGK-----BP7EFS
folga no polo ----- 0,80 mm

-SISTEMA DE COMBUSTÍVEL

-pressão no circuito sem vácuo----- 2,3 a 2,7 BAR
-pressão regulada com vácuo-----1,8 a 2,2 BAR
-resistência do sensor de temperatura do liquido de arrefecimento----- 300 a 370 Ohm a 80°
-resistência do captor de PMS-----150 a 250 Ohm
-resistência doe injectores----- 2 a 3 Ohm

ARRANQUE E CARGA

-bateria-----12V/90RC (60ah)
-motor de arranque -----Paris Rhone tipo D9E85
-Amperagem máxima no arranque-----162 a 198 Amp
-alternador/regulador-----Paris Rhone tipo A14N134
-rendimento do alternador -----13,5V,61A ás 3000RPM do motor
-tensão regulada -----13,5 a 15V

AR CONDICIONADO

originalmente
-refrigerante-----R 12
-quantidade-----950 +/-50G
-oleo do compressor-----RIMA 100

Por questões ambientais o refrigerante R12 foi proibido passando a ser utilizado outro refrigerante ,o que lava ás seguintes alterações:

-refrigerante -----R134a
-quantidade-----750 +/- 35G
-oleo do compresor-----SP20

TRAVÕES

-espessura mínima dos discos frente-----19 mm
-espessura mínima dos discos traseiros----- 9,5 mm
-empeno máximo nos da discos frente -----0,07mm
-empeno máximo nos discos de trás -----0,07 mm
-curso de travão de mão ----- 10 a 12 entalhes
-fluido hidraulico-----DOT 4

LUBRIFICANTES E CAPACIDADE

-oleo motor -----sintético 5W40
<http://www.total.pt/pt/content/NT0000B9C6.pdf>
-oleo alternativo -----10W40
<http://www.total.pt/pt/content/NT0000B99E.pdf>
-capacidade do motor com filtro ----- 6,2L
-liquido de refrigeração -----Glacel tipo D, 6,8L
-caixa de velocidade UN1 -----75W80W
-capacidade -----3L

Furação das jantes-----5*108

BOSCH 0 280 150 802 --- 283cc a 3 bars, 2.4 ohms (origem) 215 ch

BOSCH 0 280 150 357 --- 300cc a 3 bars, 2.4 ohms 229 ch

BOSCH 0 280 150 804 --- 337cc a 3 bars, 2.4 ohms (os que coloquei) 256ch

DKK E5ZE-3AB --- 400cc a 3 bars, 2.4 ohms = 304 ch

BOSCH 0 280 150 400 --- 437cc a 3 bars, 2.4 ohms = 332 ch

BOSCH 0 280 150 403 --- 503cc a 3 bars, 2.4 ohms = 383 ch

Re: Dados Tecnicos e outros dados

Publicado por eldelpincho - 17-12-2010 16:34:27

Molto obrigado!!!

de donde los has sacado? del J7R/756 los puedes localizar??

Re: Dados Tecnicos e outros dados

Publicado por RuL - 18-12-2010 03:51:11

Muy buena informacion :)

Muchas gracias

Re: Dados Tecnicos e outros dados

Publicado por RICOANA - 21-12-2010 06:28:41

eldelpincho escribió:

Molto obrigado!!!

de donde los has sacado? del J7R/756 los puedes localizar??

Basicamente é o mesmo, pois a centralina é igual. Logo os valores que te dei são muito semelhantes.

Re: Dados Tecnicos e outros dados

Publicado por eldelpincho - 21-12-2010 17:28:12

RICOANA escribió:

eldelpincho escribió:

Molto obrigado!!!

de donde los has sacado? del J7R/756 los puedes localizar??

Basicamente é o mesmo, pois a centralina é igual. Logo os valores que te dei são muito semelhantes.

lo se, pero nunca he encontrado esos valores diferentes y me gustaría localizarlos

sonda lambda, encendido, temperatura....

Re: Dados Tecnicos e outros dados

Publicado por RICOANA - 22-12-2010 03:14:26

Dados técnicos 21 turbo L485 (motor J7R/756)

-nº de cilindros-----4/OHC (over head came)
-cilindrada fiscal-----1995 c.c.
-taxa de compressão-----8:1
-gasolina sem chumbo-----SIM
-numero minimo de octanas-----95

-sistema de ignição-----tipo Renix AEI
-sistema de ignição-----descrição Map I
-localização do dispositivo de disparo-----cambota

-sistema de combustível-----marca Renix
-Tipo-----R
-descrição -----MFI
-medição do ar-----através da pressão absoluta no colector

-calculador combinado de gestão da ignição e injeção-----sim
-tomada de diagnóstico-----sim

SISTEMA DE IGNIÇÃO

-bobine de ignição-----RENIX
-tensão minima de alimentação da bobine de ignição-----9,5V
-resistência primária da bobine-----0,4-0,8 Ohm
-resistência secundária da bobine-----2000 a 12000 Ohm
-ordem de ignição-----1-3-4-2 (1º cilindro do lado do distribuidor)
-distribuidor marca-----Renix (S101 711 101)

EMISSÕES DE ESCAPE

-regulação de ignição básica APMS -----NÃO AJUSTÁVEL
-verificação de avanço-----controlado pelo calculador
-velocidade de relanti-----800 +/- 50 RPM não ajustavel
-temperatura minima do oleo para verificar CO-----80º

-nível de CO ao relanti no escape-----0,5 % MAX. Não ajustavel
-nível máximo de HC ao relanti -----100 PPM
-nível CO2 ao relanti-----14,5 a 16%
-nível O2 ao relanti-----0,1 a 0,5 %

VELAS DE IGNIÇÃO

-EYQUEM -----755LJSP
folga no polo -----0,75 a 0,85 mm

-BOSCH -----H3CS
folga no polo-----0,60 mm

-CHAMPION-----S6YCC Froid S59C
folga no polo----- 0.80mm

-NGK-----BCP6ET
folga no polo ----- 0,80 mm

-SISTEMA DE COMBUSTÍVEL

-pressão no circuito sem vácuo----- 2,3 a 2,7 BAR
-pressão regulada com vácuo-----1,8 a 2,2 BAR
-resistência do sensor de temperatura do liquido de arrefecimento----- 300 a 370 Ohm a 80º
-resistência do captor de PMS-----150 a 250 Ohm
-resistência dos injectores----- 2 a 3 Ohm
-Valvula de controlo de ar de ralenti\actuator de controlo de velocidade do ralenti----- 9-30 Ohm

ARRANQUE E CARGA

-bateria-----12V/90RC (60ah)
-motor de arranque -----Paris Rhone tipo D9E85
-Amperagem máxima no arranque-----167 a 205 Amp
-alternador/regulador-----Paris Rhone tipo A14N134 = 70 Amp
-rendimento do alternador -----13,5V,61A às 3000RPM do motor
-tensão regulada -----13,5 a 15V

AR CONDICIONADO

originalmente

-refrigerante-----R 12
-quantidade-----950 +/-50G
-oleo do compressor----- ELF RIMA 100

Por questões ambientais o refrigerante R12 foi proibido passando a ser utilizado outro refrigerante ,o que lava às seguintes alterações:

-refrigerante -----R134a
-quantidade-----750 +/- 35G
-oleo do compresor-----SP20

TRAVÕES

-espessura mínima dos discos frente-----19 mm
-espessura mínima dos discos traseiros----- 9,5 mm
-empeno máximo nos da discos frente -----0,07mm
-empeno máximo nos discos de trás -----0,07 mm
-curso de travão de mão ----- 10 a 12 entalhes
-fluido hidraulico-----DOT 4

LUBRIFICANTES E CAPACIDADE

-oleo motor clima frio-----sintético 5W30
-oleo motor clima moderado -----10W30
-oleo motor clima quente-----15w50
-capacidade do motor com filtro ----- 5,5L
-liquido de refrigeração -----Glacool tipo D, 6,8L
-caixa de velocidade UN1 -----75W80W
-capacidade -----3L (4X4 = 3,75L)
- Diferencial traseiro-----80W
-capacidade -----1,3L Traseiro

Furação das jantes-----5*108

Re: Dados Tecnicos e outros dados

Publicado por RICOANA - 22-12-2010 03:23:28

O que queres saber ao certo?

Re: Dados Tecnicos e outros dados

Publicado por dagote2 - 22-12-2010 04:44:13

Esta ultima es de los catalizados? Muy buena info, por cierto.. me acabo de enterar de que usan 5w40, y yo le eche 10w40 (mobil) pero no su viscosidad...

Para a proxima le pondremos el que se merece!

=====

Re: Datos Tecnicos e outros dados

Publicado por RICOANA - 22-12-2010 05:44:49

Eu nos meus (tenho 2) coloco Total quartz Racing 10w50.

=====

Re: Datos Tecnicos e outros dados

Publicado por Zany - 22-12-2010 10:19:31

Para que salgais de dudas (pinchad en los links)

Fase 1 - Motor 752 (1988-1991)

Fase 2 - Motor 752 (1991-1993)

Fase 3 - Motor 756 (1993-1994)

Los años no se si estan correctos.

Un saludo

=====

Re: Datos Tecnicos e outros dados

Publicado por eldelpincho - 22-12-2010 16:40:26

muchas gracias!!!

Jose, estos links se merecen una chincheta!!!

=====

Re: Datos Tecnicos e outros dados

Publicado por tegui21 - 20-01-2014 15:20:14

ETAPA DE POTENCIA 1 ... 190 tiene 210cv.

Gestión:

Eprom: RS210, RS220, Gr. N. Vandehen.

Ignición:

Velas: -

Bobina: -

Faiseau: -

Alimentación:

Filtración: tipo de deportes de filtro, que se encuentra en la caja original tiene aire.

La válvula de mariposa: -

Inyectores: -

Inj presión. : -

Intercooler: Los reforcers con correas!

Mangueras Turbo: -

Respirador: -

Escape:

Silencioso: -

Intermedio: -

Descent turbo: -
Motor:
Jefe: -
Árbol de levas: -
Alivio / Balancing: -
Potencia: -
Turbo presión 900 gr 1 bar
Fortalecimiento de baja del motor: -
Los ajustes necesarios!
Costo estimado: entre 300 y 800 euros.

ETAPA DE POTENCIA 2 ... casi 210 240cv.

Gestión:
Eprom: Rs235, RSII, Foucard evo 4 o evo6.
Ignición:
Velas: más frío NGK o Champions S59c BP7EFVX.
Bobina: -
Faiseau: -
Alimentación:
Filtración: filtro grande, caja grande tiene aire específico
La válvula de mariposa: -
Inyectores: -
Inj presión. : Aumentar la ayuda de una presión ajustable.
Intercooler: Los reforcers con correas!
Manguera de Turbo: acero inoxidable / aluminio
Respirador: El corto circuito
Escape:
Silencioso: Gran caudal
Intermedio: supresión primera insonorización piso
Descent turbo: -
Motor:
Jefe: -
Árbol de levas: Árbol de levas 260 ° ... 8.5 ascensor, recut originales.
Alivio / Balancing: -
Potencia: -
Turbo: Pulido Tipo de Grupo N, o ajuste y equilibrado de presión 1 1.1 Bares
Los ajustes necesarios!
Costo estimado: entre 1200 € 500.

ETAPA DE POTENCIA 3 ... casi 240 260cv.

Gestión:
Eprom: Sodemo 260cv, 250cv Foucard o costumbre Eprom con sensor de MAP 0.3 B!
Ignición:
Velas: más frío NGK o Champions S59c BP7EFVX.
Bobina: -
Faiseau: -
Alimentación:
Filtración: filtro grande, caja grande tiene aire específico
La válvula de mariposa: 55 mm de diámetro Txi (no esperes nada de eso!)
Inyectores: flujo más grande (más de 300cm3 relativa)
Inj presión. : Aumentar la ayuda de una presión ajustable. 2 bombas, o una 170L / h
Intercooler: todos intercambiador de fachada de aluminio. Mínimo 6 litros
Manguera de Turbo: acero inoxidable / aluminio
Respirador: El corto circuito
Escape:
Silencioso: Muy alto flujo 80mm Mini
Intermedio línea a través de gran diámetro de 63 mm
Descent turbo: gran diámetro de 63 mm
Motor:
Cabeza: ajuste de la recogida de las válvulas de seguridad de tres ángulos de los conductos /
Árbol de levas: 265-275 ° de mini abertura 9 mm mini-lifting. Versión J7R atmosférica Gtx
Alivio / Balancing: volante.
Potencia: -

Turbo: Garrett T03 T60 mínimos 1.1 a 1.2 bares, schinté préostat o conjunto superior +
Fortalecimiento de baja del motor: Bueno
Preferencias Siempre necesarias
Costo estimado: entre 2000 a 3000 euros.

ETAPA DE POTENCIA 4 ... Más 260cv.

Gestión:

EPRM: EPRM sastre sensor MAP con 0,3 B!

Ignición:

Velas: más frío Champions S57c.

Bobina: -

Faiseau: -

Alimentación:

Filtración: Muy gran filtro, caja grande tiene aire específico

La válvula de mariposa: Clio Rs 72mm

Inyectores: flujo más grande (más de 350cm3 relativa)

Inj presión. : Aumentar la ayuda de una presión ajustable, 2 bombas, o 200L / h

Intercooler: todos intercambiador de fachada de aluminio. Mínimo 6 litros

Manguera de Turbo: acero inoxidable / aluminio

Respirador: El corto circuito

Escape:

Silencioso: Muy alto flujo 90mm Mini

Intermedio línea a través de gran diámetro de 72 mm

Descent turbo: gran diámetro de 72 mm

Motor:

Cabeza: tuberías de expansión y el pulido de admisión y escape, asientos tri-ángulo / válvulas.

Árbol de levas: 275-285 ° abertura mínima de 10 mm y mini-lifting. Recut Gtx

Alivio / Balancing: todo el conjunto móvil (vilo, volando, bielas, pistones ...)

Potencia: -

Turbo: Garrett T04 mínimo híbrido, 1,3 bares, schinté préostat o conjunto superior +

Fortalecimiento de baja del motor: OBLIGATORIO

Siempre valores según sea necesario!

Estimar costo: entre 2.500 a 5.000 euros.

ETAPA DE POTENCIA último ... casi ver más de 300 caballos de fuerza!

Gestión:

Eprom: Inyección Sybel, Haltec, OMEX y mucho más!

Ignición:

Velas: más frío Champions S57c.

Bobina: humbucker (Flintlock perdido) ver Súper Producción / trourisme

Faiseau: bueno: o)

Alimentación:

Filtración: Muy gran filtro, caja grande tiene aire específico

La válvula de mariposa: Clio RS 72mm diam, 80mm o 4 ver mariposas ... guillotina

Inyectores: Muy alto flujo (más de 450cm3 500cm3 ver relativa)

Inj presión. : Aumentar la ayuda de una presión ajustable. 2 bombas 170L / H 200L meme / h

Intercooler: todos intercambiador de fachada de aluminio. Al menos 8 litros

Manguera de Turbo: acero inoxidable / aluminio

Respirador: El corto circuito, motor de descompresión baja +

Escape:

Silencioso: Muy alto flujo, de 105 mm de mini

Intermedio línea a través de gran diámetro de 77 mm

Turbo Descent: Escriba abajo la tubería de la válvula de compuerta de residuos tiene 66 mm 35 mm

Motor:

Cilindro: 2 opciones: Grandes válvula de 46mm V6 Z7x diámetro o de la culata de 12 válvulas Txi todos los ángulos tri, así como expansiones clásicas.

Árbol de levas: Tipo específico de la base de nalgas "GROSS" o última rataillage prácticas.

Alivio / Balancing: todo el conjunto móvil (vilo, volando, bielas, pistones ...)

Tamaño del motor: posibilidad de Tipo montado J7T 2165cm3 (2.2L)

Turbo: Garrett T04 o grande GT28/GT30 puerta de Residuos con mando a distancia! Presión siguiente configuración. (Mini 1.4b/1.5b)

Motor de bajas edificio: OBLIGATORIO (! rodamientos de metal tri)

Configuración y se centran en el banco extremadamente esencial!

Costo estimado: alrededor de 8000/10 € 000 mínimo.

=====

Re: Datos Tecnicos e outros dados

Publicado por tegui21 - 20-01-2014 15:21:14

Un poco de inserción interesante algunos inyectores ref (ref presión 3 bar) adecuado para nuestro coche.

0280150802 Renault turbo 212.OL flujo 284cm3
0280150813 Chrysler 2.5L turbo - flujo 299cm3
0280150804 Peugeot 505T ----- 337cm3 débito
0280150803 --- Porsche 2.5L turbo de flujo 384cm3

Ahora una lista de todas las bujias se puede montar en el motor.

Origen: Eyquem 803LJSP

Origen más frío: ref 77 00500228

Campeón: S6YC

campeón más frío: S59YC

campeón aún más frío: S57YC

NGK: BP7EFVX

Fría NGK: R5724-9 (que se caracteriza por un electrodo central V afilada)

NGK fríos: B9EFS o iridio BR9EIX corazón "

=====