

## 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

### EMISSIONES 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 no escape-----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 80º  
-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 às 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 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 -----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)

## EMISSIONES 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 -----Glaceol 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 renforcers 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:  
EPROM: EPROM 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 "

=====