



## RENAULT SUPERCINCO GT TURBO - FASE 1 & FASE 2



[www.tiendamtamotorsport.com](http://www.tiendamtamotorsport.com) --- [www.mtamotorsport.com](http://www.mtamotorsport.com)



[info@mtamotorsport.eu](mailto:info@mtamotorsport.eu)



609 017 495

### RESTAURADO SERIE – TIPO BÁSICO - ECO

\*\* ELABORADO – RESTAURADO A SERIE DE SU MOTOR SEGÚN ESPECIFICACIONES DE RENAULT ORIGEN PARA UTILIZACIÓN DEL VEHÍCULO CON FIABILIDAD EN USO EXTRICTAMENTE COTIDIANO DEL VEHÍCULO SEGÚN CONCEPCIÓN SERIE.

#### COMPONENTES MATERIALES RESTAURADO TIPO AFTERMARKET

\*\* No cumplen en su totalidad las características y calidades de Renault Fabrica en su origen.  
No garantizamos la total fiabilidad del motor del vehículo – EN USO INTENSIVO

#### OPCIONES VARIAS:

- Nº 1.- CONJUNTO MOTOR C1J – 782 – 760 -788 - tipo SERIE – (115 - 120 cv)  
(Estricta presión de soplado de 0,680 bar) (Únicamente el motor completo, sin periféricos de funcionamiento)
- Nº 2.- COLECTOR DE ADMISIÓN Y COLECTOR DE ESCAPE FUNDIDO (restaurados en especificaciones serie)
- Nº 3.- SISTEMA DE EMBRAGUE TIPO SERIE (para uso básico no intensivo)
- Nº 4.- CARBURADOR – RESTAURADO A NUEVO - Origen

### **\*\*\*DESCRIPCIÓN DE TRABAJOS, ELABORACIONES Y DETALLE SUSTITUCIONES:**

**Nº 1.-** Igualmente si el motor externamente ha llegado limpio o no, se procede inicialmente a hacer una limpieza extrema mediante vapor para desincrustar la mayor parte de residuos externos adheridos al mismo. Seguidamente desmontamos total y completamente hasta el último tornillo y tapón del mismo para proceder primero a la medición y verificado de cada uno de sus componentes para determinar la validez o el aprovechamiento de componentes, con posterioridad al verificado realizamos una ficha técnica de cada sistema de componentes. Una vez verificado se procede a las limpiezas varias, por ultrasonidos, arenado, comprobado magnaflux de los componentes, que se aprovechen o que haya que restaurar, rehacer o modificar para su uso posterior. Es muy importante prestar mucha atención a la metrología y verificado ya que es de suma importancia de cara a la fiabilidad posterior ya que se trabaja sobre motor más o menos usado y con desgastes y fatigas a lo largo de su vida anterior.

Determinando los componentes habituales de aprovechado:

- Se procede al saneado vario interno, fileteado de roscas, verificado de alineado de bancada y desoxidado interno del bloque de motor de hierro fundido. Pintado de bloque.
- Se restaura cárter motor, tapa de motor y tapa de distribución. Pintado de los mismos
- Se procede al pulido de todas las muñequillas del cigüeñal. Se realiza montaje de cigüeñal en el bloque motor.
- Se realiza verificado y limpieza del volante de motor.
- Se restaura a origen la culata (si es posible – debido a mala manipulación anterior), fileteados, verificado de cubicado de cámaras (si estuviera previamente ya pasada de medidas por rectificado inapropiado), limpiezas internas de sistema de lubricado y refrigerado de la culata, fresado de asientos 2 ángulos, haciendo esmerilado y montaje de las 8 válvulas nuevas serie ECO, admisión y escape, así como los seguros y montaje de un set de retenes de teflón.
- Se realiza el montaje de camisas y pistones nuevos de tipo Re- fabricados originales de la marca TARABUSI ORIGINAL - (NO Tarabusi copia china), montaje en las bielas y se procede a hacer el montaje del conjunto alternativo en el bloque de motor.
- Se procede al montaje del árbol de levas usado, set de distribución nueva y los empujadores de válvula usados (si están en buen estado). Haciendo calados de distribución y reglajes estrictamente de serie.
- Se monta la bomba de aceite renovada totalmente, el cárter de motor y todos los retenes.
- Se procede al cerrado superior del motor con montaje de culata y complementos.

- 
- **COMPONENTES NUEVOS BASICOS:** Equipo de motor de 4 camisas fundido origen TARABUSI, 4 pistones origen TARABUSI 76 mm, juego de bearing de biela Glico, juego de bearing de bancada Glico, juego de axiales Glico, Tornillos de volante de motor, Tornillos de culata en acero, juego de juntas de motor completo, junta de culata inox Glaser medida origen, juego de retenes de motor completo, juego de retenes de válvula teflón, kit distribución tipo serie hierro ECO, Renovación completa -restaurado de bomba de aceite completa, con cojinetes, 4 válvulas admisión tipo serie ECO, 4 válvulas escape tipo serie ECO, Tapones de bloque, tornillería varia complementos motor.

- **PRECIO APROXIMADO DEL ELABORADO MOTOR – (A FALTA DE ANÁLISIS COMPLETO DE COMPONENTES DEL MISMO) RESTAURADO DESCRITO: INCLUYE COMPONENTES NUEVOS UTILIZADOS..... 3.900,00.- € - Iva y transportes de recepción y devolución de motor NO incluidos.**

## **OTRAS OPCIONES COMPLEMENTARIAS:**

Nº 2.- Limpieza por ultrasonidos, arenado micro esferas de colectores de admisión y escape fundido, fresados de planos de apoyo de los dos colectores.

- **PRECIO DE ELABORADO – RESTAURADO tipo STAGE 1 ANTES DESCRITO... 340,00.-**  
€ - Iva NO incluido.

Nº 3.- Sistema conjunto de embrague tipo serie orgánico para uso Street-road. Disco y diafragma en diámetro serie de 200 mm y presión de diafragma mejorado – 3500 nw

- **PRECIO de set de embrague reforzado tipo STAGE 1 - ANTES DESCRITO... 115,00.- € -**  
Iva NO incluido.

Nº 4.- Descripción: Reconstrucción de carburador, se despieza totalmente y analiza el estado de todos sus componentes, se somete a limpieza inicial por ultrasonidos con líquido especial adecuado para limpieza de magnesio, seguidamente por chorreado en cabina con armex y lavado neutro posterior (estos carburadores no se pueden tratar del mismo modo para limpiezas y descontaminado que los demás carburadores de otros vehículos ya que el material del que están construidos es Magnesio en lugar de aluminio y aleaciones varias del mismo, como están fabricados todos los demás carburadores de otros vehículos). De no hacer este procedimiento se dañarían internamente. Como norma establecida se sustituyen los componentes de desgaste habitual, como todas las juntas, las tres membranas y la aguja de entrada, etc. Se realizan reglajes correspondientes a esas especificaciones de serie de motor. (Configuración de turbo de 34 mm tamaño admisión original, árbol levas serie, presión soplado máximo. 0,680 bar)

- **PRECIO DE ELABORADO – RESTAURADO tipo STAGE 1 - ANTES DESCRITO... 345,00.-**  
€ - Iva NO incluido.

---

\*\* CONSÚLTENOS SOBRE CUALQUIER DUDA DE LO DESCRITO O MEJORAS QUE DESEE INCORPORAR.