



CAMBIAR LA FIBRA DEL TRAMO INTERMEDIO DEL ESCAPE

Por Sergio el Maléfico

En el anterior capítulo de mecánica se explicó cómo substituir la fibra del silencioso trasero de una **Gas Gas**. Hoy, después de un día lluvioso que nos impide hacer lo que más nos gusta – montar en moto – nos hemos puesto manos a la obra y hemos cambiado la fibra del escape intermedio y el silencioso final de una **Sherco**, ya que – cuando este escape está en mal estado – la moto, además de como una de 125 cc, pierde gran parte de las prestaciones del motor. Y es que, en una 2 tiempos, del buen estado de este tramo del escape, depende casi el 50% del rendimiento del motor. Hay que decir que en la **Sherco** el escape intermedio y el final – o silencioso – viene completamente unidos, por lo que la labor es más difícil que en **Gas Gas** o **Beta**.

Para esta labor hemos optado por no soldar, lo que abaratará costes y nos facilitará las tareas.

Para cambiar la fibra necesitaremos

- Una *Dremel* con disco de corte, si no se tiene radial con disco de corte fino.
- 40 remaches de 4 x 12
- Fibra de escape o fibra de vidrio utilizada para las obras
- Pasta para juntas como *Nural 28*
- Una chapa de aluminio de 2mm de grosor y de 30cm x 40 cm se puede encontrar en sitios donde hagan puertas y ventanas de aluminio.
- Taladro y broca de 4 mm
- Un soplete si no se tiene un cepillo de alambre.
- Total en material no os gastareis ni 20,00 € frente a los casi 200,00 € que cuesta un escape nuevo

Vamos al lio

Para empezar, retiraremos el escape de la moto. Esta tarea es sencilla basta con desmontar la aleta trasera y el depósito de la motocicleta. A continuación, soltaremos el colector del cilindro y tiraremos hacia delante para desencajarlo de la boca del escape intermedio. Retiraremos los tornillos que sujetan el escape por su parte superior – dos con cabeza *allen* – más otro que sujeta el conjunto junto a la bomba del freno trasero.



Por Sergio Pérez

En el siguiente paso, marcaremos por dónde vamos a darle el corte; siempre por la parte interna del escape para que – una vez montado – quede oculta la *cicatriz*. Trazaremos un patrón de corte que deje espacio a ambos lados del corte, para luego colocar la chapa remachada con facilidad.

He aquí un ejemplo del patrón de corte.



Utilizando una *Dremel*





El siguiente paso será retirar la tapa que hemos cortado. Veremos que escape está dividido en dos partes:

- uno con lana de acero, el escape intermedio
- otro con fibra, el segmento final

Retiraremos todo hasta dejar a la vista el tubo perforado que atraviesa de lado a lado todo el escape. En el segmento intermedio, quitaremos incluso el alambre que cubre el tubo.

Aquí tenéis una foto de este paso relativamente complejo. Con un poco de paciencia y resolución se consigue.





Lo siguiente será limpiar el resto de fibra con un soplete. El de la foto es un soplete profesional, pero en muchas ferreterías encontraremos sopletes pequeños que nos pueden valer perfectamente. En último caso, también es posible limpiarlo con un cepillo de alambre hasta que todos los agujeros queden limpios de carbonilla.





Después de limpiar, todo lo que haremos será rellenar el escape con fibra, sin compactarla excesivamente, pero asegurándonos de que rellenamos uniformemente los huecos que deja el tubo taladrado, y – si fuese posible – enrollándola alrededor del mismo, tal y como se ve en la foto.





Para tapar el hueco abierto utilizaremos la chapa de aluminio de 2 mm, colocamos la tapa que hemos retirado del escape sobre la chapa y marcaremos 2 cm mas alrededor de la tapa para que luego nos cierre bien y tengamos espacio para hacer los agujeros donde irán los remaches.





Ya estamos acabando: Colocaremos nuestra nueva tapa sobre el escape y le daremos la forma necesaria para que asiente, además de la curva que lleva en el centro para el paso del amortiguador. Una vez visto que ajusta perfectamente, haremos los agujeros para los remaches; primero sobre la tapa, un agujero cada cuatro cm, más o menos, y, sobre todo, donde coincida con las curvas, tal como se ve en la foto.





Después daremos alrededor del escape la pasta para juntas, un buen cordón, y colocaremos la tapa encima. Iremos haciendo los agujeros en el escape según coincidan con los de la tapa.

Haremos los troqueles en la tapa para poder fijarla con los correspondientes remaches para fijarla de modo que la podamos llevar hasta donde convenga.

Después de esto, sólo nos queda limpiar la pasta sobrante y darle un poco de pasta a cada agujero de los remaches, para evitar entre suciedad y agua. Dejaremos secar la pasta, una noche como mínimo.





Y este es el aspecto final de nuestro escape *Sherco* terminado. Lo montamos, y como el corte queda en el lado interno del silencioso, a simple vista no apreciaremos incisión alguna. Recordad que quizá sea preciso re-carburar la moto, ya que hemos modificado el sistema de escape; en todo caso, será afinar en el tornillo de proporción de mezcla para enriquecerla un poco.

Ya que tenemos también desmontado el colector, podemos aprovechar para limpiar los depósitos de carbonilla, dejando, así, perfecto todo el escape. Para ello, sólo necesitaremos un alambre acerado – tipo cable cabrestante, de unos 15 cm – que acoplaremos al taladro; lo introduciremos por cada extremo del colector, procurando que al girar no se salga, ya que gira a muchas revoluciones y nos podría golpear. Os recomendamos emplear guantes.

Este método funciona y quita bastante la carbonilla, hay gente que opta por quemarlo con un soplete, opción no muy recomendable porque perderemos el cromado del colector.

Y, ya por último, sólo queda ir al monte a disfrutar de nuestra moto con ese delicioso sonido a *nueva*.

Sergio Pérez

666



Por Sergio Pérez