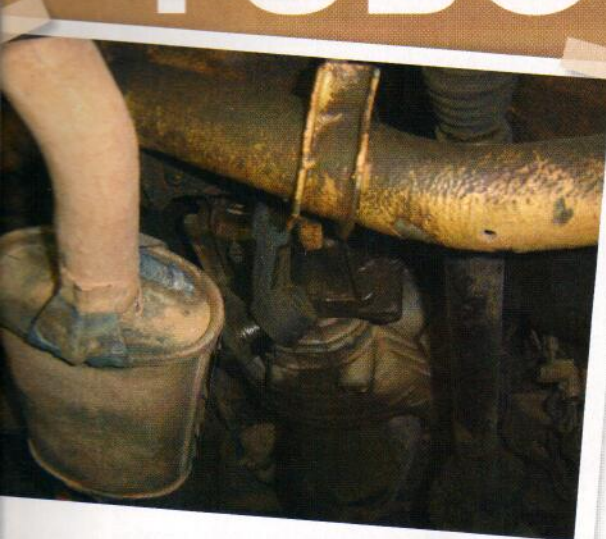


## PREVENCIÓN Y MANTENIMIENTO

# CÓMO CAMBIAR EL TUBO DE ESCAPE

Con el paso del tiempo, los sucesivos cambios de temperatura, el efecto corrosivo de los gases y la condensación interior arruinan el tubo o los silenciosos de escape. Es el momento de que los sustituyas. Texto y fotos Carlos Ramírez



**1** ■ Las fisuras que detectes en el exterior del escape se pueden reparar mediante soldadura. Mejor si las realizas con un equipo de autógena para evitar fundir la delgada pared del silencioso.



**2** ■ Si la rotura está en el interior, la única manera de evitar el ruido es sustituir el tramo deteriorado. Para realizar este trabajo, asegúrate de que el tubo de escape no esté caliente.

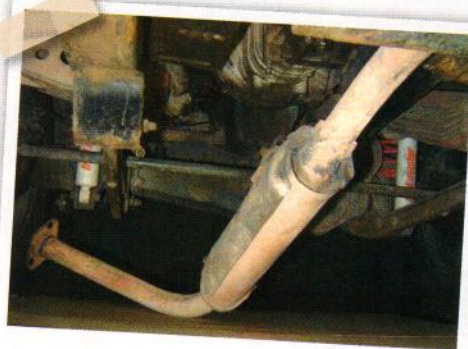


**3** ■ La unión entre el colector y el tubo de escape se realiza mediante una junta que acaba quemándose por el efecto corrosivo y térmico de los gases producidos en el motor, por lo que debes cambiarla.

**4** ■ Para retirar el tramo a sustituir tendrás que aflojar y retirar todos los tornillos que fijan los silentblocks (aprovecha para revisarlos y sustituirlos, si es necesario) del que se suspende el escape.



**5** ■ Para retirar el tubo tendrás que girarlo y tantear con un poco de maña para poder liberarlo. Su tamaño y la forma irregular contribuye a dificultar esta operación.



**6** ■ En ocasiones es necesario aflojar los soportes y silentblocks de los tramos no afectados para que la tarea sea más fácil y puedas retirar el tramo que te interesa con mayor facilidad.



**7** ■ Con el paso del tiempo la junta (derecha) no asegura la estanqueidad entre los tramos a unir y es necesario que la sustituyas por una nueva (izquierda) para evitar ruidos y fugas de gases.



**8** ■ Para colocar la junta nueva en su sitio puede ser necesario que repases las superficies en cuestión con una lima o lija, poniendo especial cuidado si actúas sobre la junta. Cuanto más a presión entre, mejor.



**9** ■ Antes de colocar el nuevo tubo, recupera todos los soportes y silentblocks y colócalos en la misma posición en que se encontraban en el original.



**S**i tu todoterreno acaba de superar los seis o siete años, es probable que un buen día detectes un ruido diferente procedente del tubo de escape. En un principio, es un simple aumento de la rumorosidad del motor, pero poco a poco irá a más, resultando muy molesto para peatones y ocupantes del vehículo.

Si detectas los nuevos ruidos con rapidez, es posible un arreglo mediante soldadura autógena. En cualquier caso, el proceso de corrosión del material más tarde o más temprano alcanzará las partes difíciles de reparar, bridas de conexión o el sistema fónico interior del silenciador.

Llegado el caso y para evitar problemas con la autoridad y o mantener una actitud cívica, lo más sensato será que sustituyas la parte del sistema de escape que se encuentre dañada.

**10** ■ Con todo instalado, retira los restos de papel y los plásticos del embalaje para evitar que se quemen una vez entre en funcionamiento el propulsor.



**16** ■ Con el motor en marcha, y al aire libre, verifica la presencia de fugas y ruidos que denoten falta de estanqueidad en las uniones. A continuación comprueba que has controlado la contaminación acústica que presentaba inicialmente la línea de escape.

**11** ■ La unión entre los diferentes tramos del escape también incorpora una junta, pero en este caso, dado su buen estado de conservación, no es necesario sustituirla.



**13** ■ Es posible que los soportes no encajen a la perfección, por eso conviene que mantengas flojo el tramo no sustituido, con el fin de que puedas maniobrar con el conjunto al realizar el ajuste final.



**14** ■ Una vez presentado todo el conjunto del escape, procede a apretar los tornillos de las diferentes uniones y de los soportes.



**12** ■ Posiciona la junta mediante dos tornillos y haz lo mismo con los dos tramos del escape. Tras realizar esa operación en todas las uniones, coloca los silentblocks y los soportes.



**15** ■ La última operación será que sustituyas los tornillos de algunas uniones por otras flexibles, formadas por tornillos específicos y muelles de compresión.

#### FICHA TÉCNICA

**Grado de dificultad:** Medio (si no dispones de elevador o foso).

**Tiempo estimado:** 3 horas.

**Herramientas:** Juego de llaves fijas y de carraca, mordaza, limas y lámpara.

**Coste:** 80 euros aproximadamente (variable en función de los modelos). En el caso del catalizador, el coste aumenta considerablemente.

**¿TIENES ALGUNA DUDA TÉCNICA?**

Envíanosla a [fcnadilla@luike.com](mailto:fcnadilla@luike.com) y te la responderemos