

Este artículo describe la forma de limpiar a conciencia un tubo de escape en un motor 2T. Está basado en la idea que Josep y Mercuriano expusieron en el foro mecánico de Lamaneta.

El método consiste en quemar completamente los residuos interiores de aceite y carbonilla, para luego retirarlos por medios mecánicos.

Para quemar dichos residuos introduciremos una llama por un extremo abierto del tubo con un soplete. Como la llama consume mucho oxígeno, sólo conseguiremos quemar muy poco trozo, aunque la humareda que sale es terrible. El fuego necesitará éste oxígeno y a través de la obertura obtiene muy poco. La prueba está en que si introducimos el soplete en el tubo, la llama se apaga.



*Aquí le damos candela al tubo sólo con el soplete. Algo de humo sale, pero poco.*

Así, la solución consiste en aportar oxígeno suficiente al interior del tubo para que la llama sea fuerte y no se apague. Esto lo conseguiremos aportando aire con un compresor.



*Solpete y aire comprimido. La cosa se anima.*

Por otra parte, si se sigue aplicando la llama por la entrada del tubo, lo único que se conseguirá es ponerlo al rojo, y puede deformarse. Pero como en el interior se están quemando los residuos, una vez empiece a salir humo de verdad por el otro extremo, retirando el soplete, la aportación de aire del compresor es suficiente para que el frente de combustión del aceite/carbonilla vaya avanzando por el interior del tubo. Esto se notará porque sigue saliendo humo y la zona del tubo que está caliente va avanzando.



*Solo con aire comprimido el frente de llama va avanzando por el tubo (nótese las zonas donde la pintura se ha vuelto blanca por el calor. Son las cámaras del laberinto del silenciador)*

Lo he probado en un tubo con silenciador integrado del tipo laberinto (indesmontable) y funciona de maravilla, o sea que en un tubo de escape por secciones abiertas, aún irá mejor.

La única limitación que le he encontrado es la potencia del compresor. En efecto, estaremos un rato dándole aire comprimido, y cuanto más presión, más quema y más porquería (hasta chispas) sale por el otro extremo. En mi caso, el compresor sólo da de continuo 4 bares. Si lo dejaba cargar el calderín y le metía sus buenos 8 bares, el humo y chispas, con trozos de carbonilla quemada eran un festival.



*Resultado final. Las marcas blancas de pintura quemada son por calor INTERIOR. No se ha aplicado ninguna llama por el exterior.*

Una vez quemados todo el aceite y carbonilla del interior, dejando que se enfrie un poco el tubo, lo colgaremos y le iremos dando golpecitos (suaves) con un taco de madera, para desprender de sus paredes interiores todos los residuos quemados. Con el mismo compresor soplaremos para ir expulando toda la porquería.