



[www.bmwcarx.com](http://www.bmwcarx.com) / [info@bmwcarx.com](mailto:info@bmwcarx.com)

## Colectores y catalizadores en S62 REV. 1

DIFICULTAD: **Media/alta** CREADO POR: **RAIDEN**

**PROPOSITO:** Aumentar potencia y rendimiento del motor S62 (M5 E39)

**Material:** 

- Colectores SuperSprint ( volante izquierda) **cod: 786801**
- Catalizadores de alto flujo SuperSprint **cod: 786802**
- X-pipe SuperSprint **cod: 786813**
- Colas SuperSprint Magnum (versión calle) **cod: 786826**

Hola,

Hace ya un par de años que empecé a con el cambio de la línea de escape.

La original no es que sea mala pero deja mucho que desear, es a prueba de bombas, pesa un () es muy restrictiva. Aparte de un pésimo diseño de los colectores de motor.

Silenciadores traseros SuperSprint Serie Magnum. Que es la versión de calle, existe otra que es la RACE pero no es lo que busco. Las colas tienen un avacado muy bueno y vistoso con un gravado espectacular de diámetro 90 de salida.

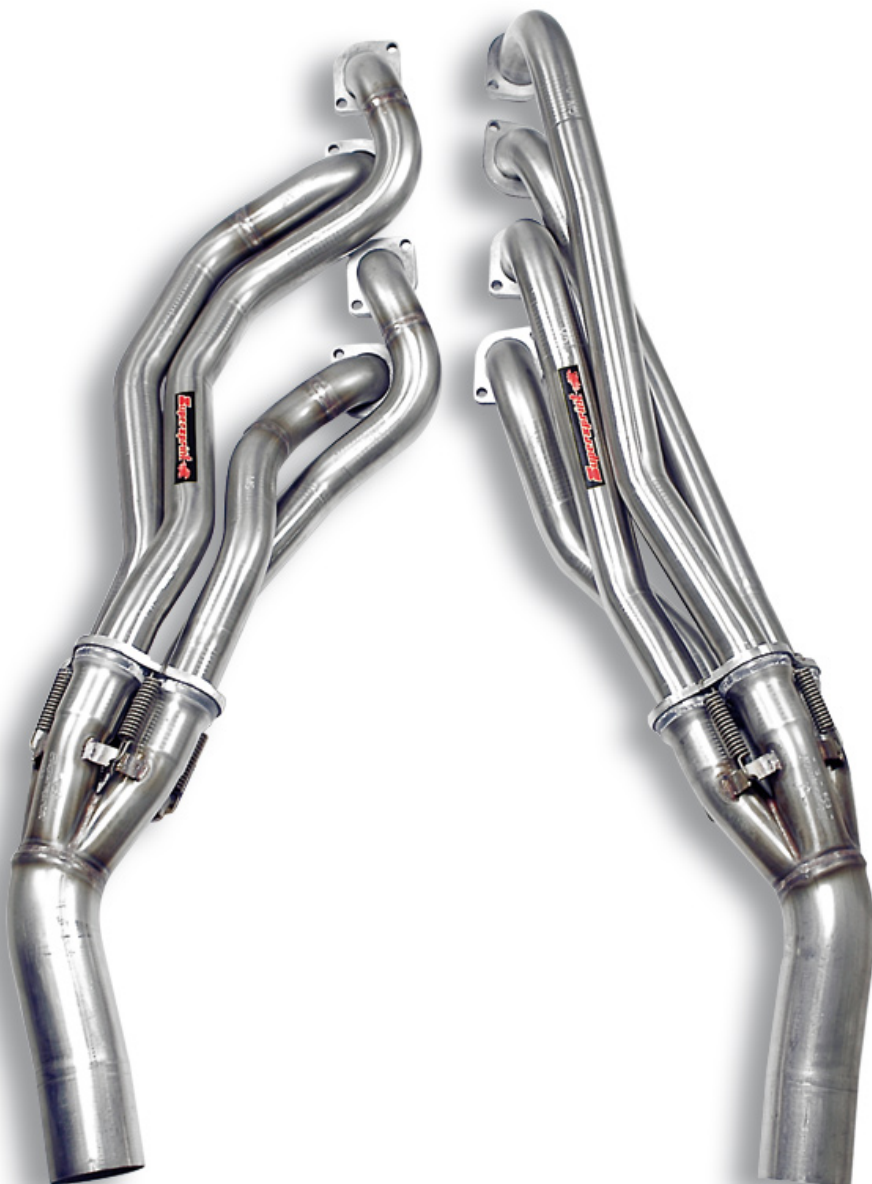


En la misma operación se elimina el resonador central para instalar la X-pipe también de SuperSprint.



Las dos primeras modificaciones apenas generan caballos, los más optimistas lo cifran en 5cv, pero lo que si se gana es en una reducción de peso descomunal.

La pieza más cara y la que genera más ganancia, entre 30 y 40cv son los colectores del motor



Seguidos de los catalizadores de alto flujo que “teóricamente” no están homologados para calle.



Con estos se ganan unos 10cv máximo.

Aquí foto de las dos líneas completas. Menuda diferencia.



## PRECIOS

En cuanto a los precios están bajando mucho pero a día de hoy la cosa ronda así:

**Salidas traseras:** Pague 1.500€ ahora ya están por 1.200€

**X-Pipe:** pague 480€ ahora ronda los 350€

**Colectores:** no hace mucho de 2.500€ no bajaban, he pagado 1.800€ puestos en casa.

**Catalizadores:** estaban en 3.000€ ahora rondan los 1.500€

Cuando empecé, la línea completa salía por unos 7mil y pico. Prohibitivo en su día, la ventaja es que como consta de 4 partes se puede ir haciendo según nuestras posibilidades.

## PESOS:

**Catalizadores SuperSprint:** 7.8Kgs

**Catalizadores Originales:** 20Kgs

**Colectores SuperSprint:** 11.2Kgs

**Colectores Originales:** 16.6 Kgs

Me queda pendiente saber cuánto pesaban las salidas originales y el resonador original.

En su día no los pese.

Estos son los colectores de serie junto a sus catalizadores de serie.



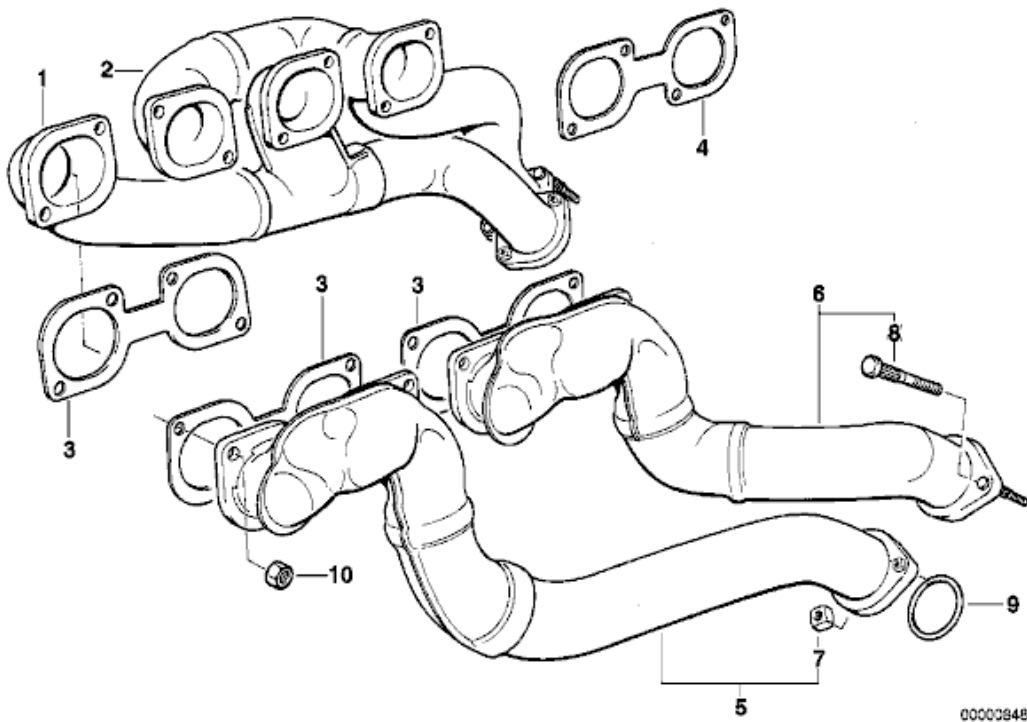
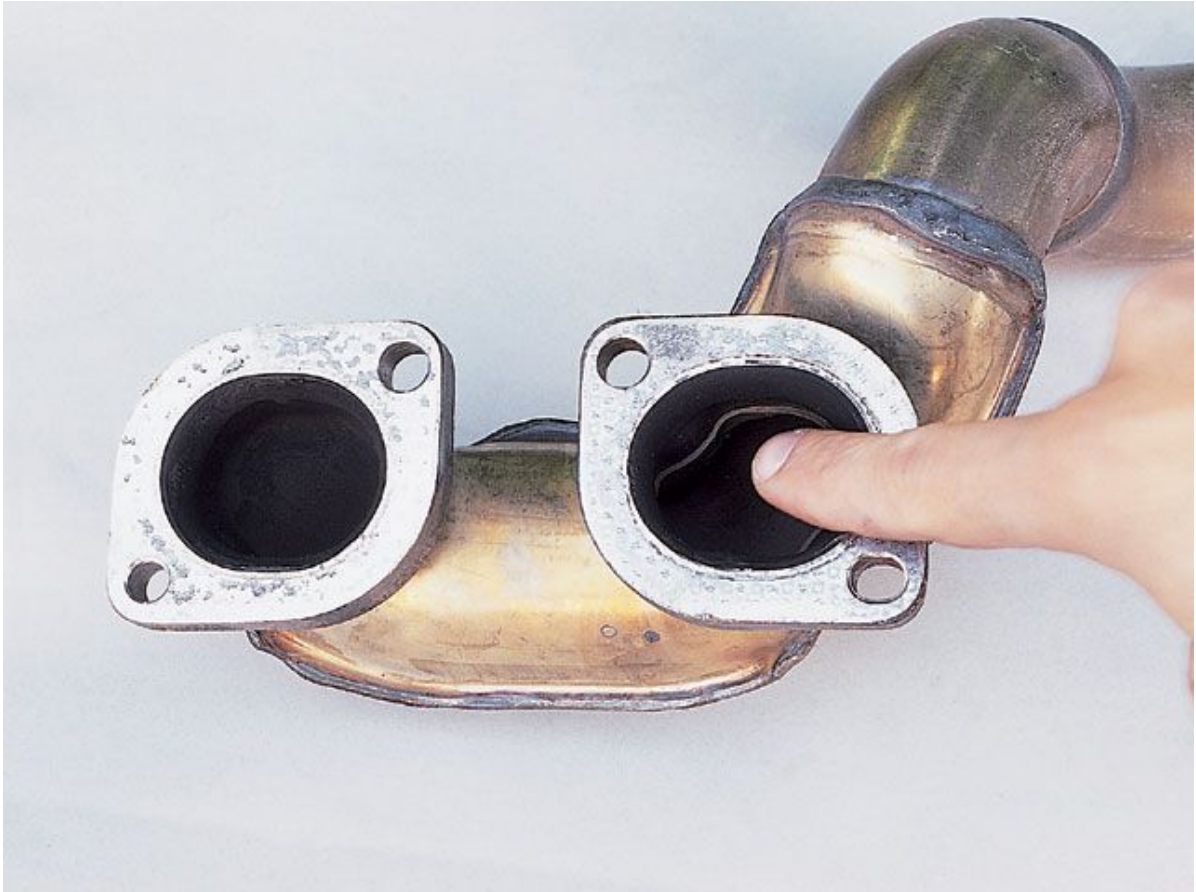
Si os fijáis en los colectores, es la cosa más horrible y chapucera que he visto en motores grandes. A los de Motorsport se les fue la pinza o le dejaron el diseño de los escapes para el becario de turno.

Hay dos normas básicas a la hora de diseñar unos colectores.

- 1- Que todos los tubos tengan la misma longitud. Para que los gases nunca coincidan en el mismo punto.
- 2- La mínima restricción posible. Codos, curvas cerradas, empalmes, soldaduras, superficie del material etc.

Como se puede observar en los de serie nada de eso se cumple.

Esto es una autentica aberración.



Sin comentarios, creo que la imagen habla por sí sola. La cantidad de codos y paredes frontales que se encuentran los gases al salir del motor es espectacular

Los SuperSprint vienen desmontados para que ocupen menos.



Para aquellos que no quieran montar los catalizadores y si los colectores primero hay que comprar las Down Pipes que son unos pequeños tubos para poder unir los catalizadores de serie con los colectores SuperSprint.



## Montaje

Pasamos al montaje. El montaje o tiene mucha historia pero si un poco de curro ya que hay que desmontar bastante cosa.

Metemos al nene en el elevador y empezados por sacar la línea de escape soltando desde las bridas de salida de los colectores + las salidas finales.



Ahora solo quedan los colectores viejos



Con los bajos ya limpios, para poder trabajar mejor ya que el lado izquierdo para sacar los colectores esta complicado, la caja de dirección y demás enredos molestan lo suyo, lo más fácil es sacar el puente delantero y la caja de la dirección. Así de paso también les damos un repaso a todos los soportes y silembloks.



Puente delantero al suelo.



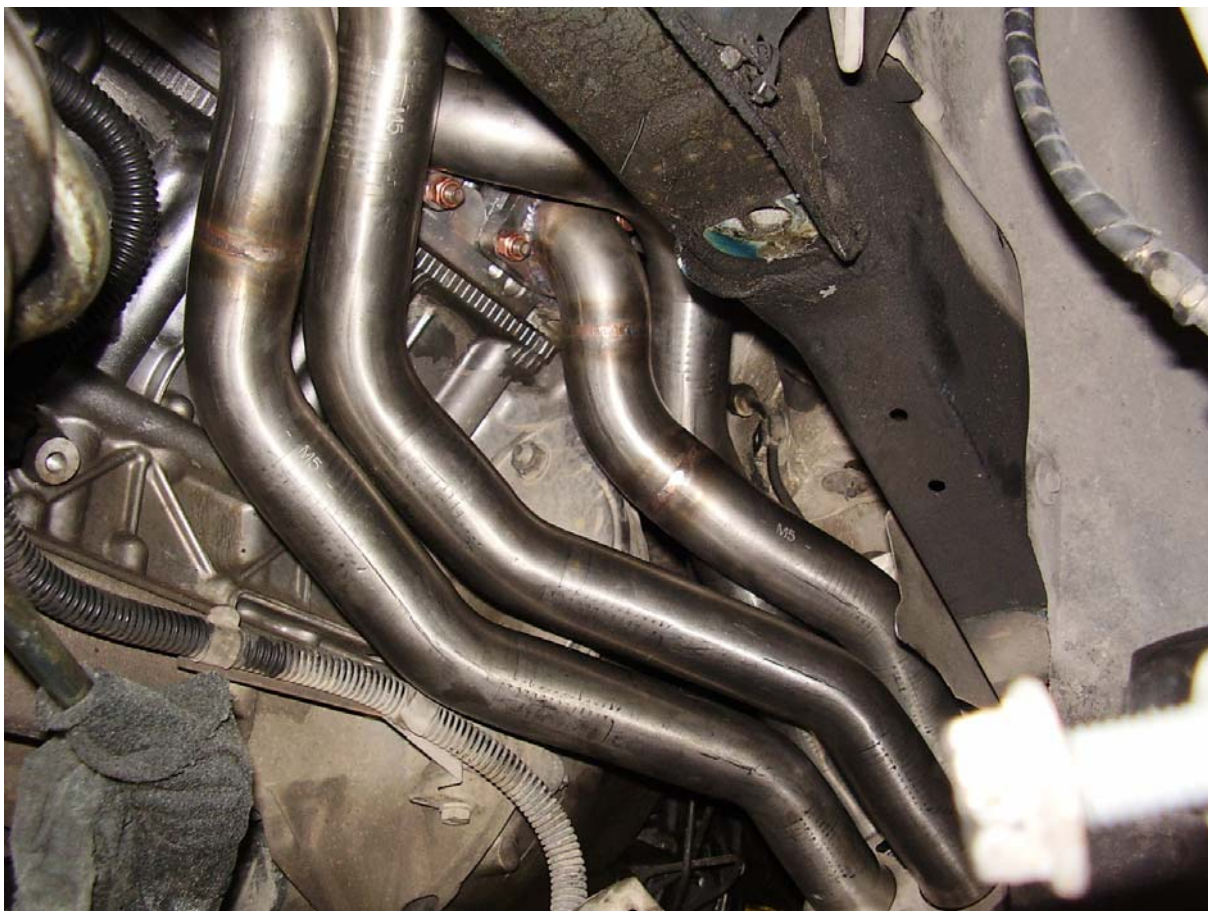
Ahora ya podemos quitar los colectores. La salida del cilindro 5 es de pena, cuando salen los gases no saben si irse a la derecha y meterse en el 7, salir por la izquierda hacia el escape o revotar frontalmente y retornar.



Con los bajos limpios ya podemos empezar a montar.



Empezamos montando los colectores. Se han comprado juntas nuevas, vienen bien y son baratas.



Una vez montados los colectores ya se pueden unir los catalizadores de alto flujo.



No tiene mucha historia. Encajan perfectamente y se adaptan a la forma del coche de maravilla. Estos de SuperSprint saben lo que se hacen.

Se conectan las sondas Lambda y ya lo tenemos listo. Se monta la X-pipe otra vez y las salidas finales.



## ELECTRONICA

El cambio de catalizadores para la electrónica de serie no le va a suponer ningún problema la ECU adaptará la inyección a los nuevos valores registrados por las sondas Lambda, pero como los nuevos catalizadores son de 100 CPI respecto a los de serie que son de 400 CPI la ECU llegara a su tope máximo de programación de casa y se sigue quedando corta de mezcla.

El coche se nota que tira mucho mas pero para afinarlo bien sigue yendo corto de gasolina, eso lo veremos rápido en el consume instantáneo que bajará un montón.

El consumo baja mucho también porque ahora el motor es mucho más eficiente que antes. Con casi los mismos parámetros de mezcla entrega mucha más potencia, con lo cual se tiene que pisar mucho menos el acelerador.

Después de un par de días.



El Consumo 2 no lo reseteo nunca y estaba en 15.9, en estos dos días por culpa del consumo 1 ya ha bajado 0.1 litros. Con la nueva reprogramación el consumo subirá un poquito más.

Queda pendiente reprogramar a medida y meter el coche en banco para ver el resultado final.

Iré actualizando este brico con los nuevos datos.

## PESO TOTAL

Se ha metido en báscula.

De la báscula me fíjo ya que fue calibrada hace 4 semanas.

Me he ido a la gasolinera primero y lo he llenado a tope, para saber exactamente cuánto corresponde al combustible.



Ha dado 1.800Kg, no está nada mal para tener 70 kilos en gasofa y con todos los extras posibles.



## TARA

La tara de fábrica es de 1.795 Kg en orden de marcha.

Eso significa que esta con todos los líquidos y 75% del depósito lleno, pero sin extras, coche unidad base.

1.800 habría que restarle los:

- 23 kilos de combustible.
- 15 kilos del techo solar.
- 7 kilos del NAV
- 9 kilos del DSP
- Calculo unos 6 kilos de todo el car PC + pantallas..
- Barra de torretas, no sé lo que pesa. (5 kilos más o menos)
- Admisión modificada (2 o 3 kilos)
- Demás morralla que le he ido metiendo al coche. (?)

Si cogemos los 1.795 + 23 de gasolina + los extras míos, debería de haber pesado = 1.865Kg aprox.

Lo próximo los asientos, que esos sí que pesan como burros muertos.

## SONIDO

ohhhhhhh!!!!!! ahhhhhhhh!!!!!! Por dios, esto es indecente 🤪🤪🤪

El sonido es espectacular, en cada cambio de marcha hasta llegar a mi casa le he ido dando toques al gas, como un macarrilla 🤪 ahora sí que se giran las cabezas.

Al ralentí poniéndote detrás se oye perfectamente el Boom boom Boom, de cada detonación cosa que antes como mucho se intuía.

Ahora a partir de las 3.000rpm se destapa una sinfonía de aullidos, se ha vuelto más agudo y metálico sin perder el típico sonido gordote de V8.

## FIN DE LA PRIMERA PARTE

Regresamos a casa con el maletero lleno de chatarra. 🚗



Saludos y gracias

Si hay alguna duda pregunta en el foro <http://carx.mundoforo.com/>

Y para mucha más información visita la WEB <http://www.bmwcarx.com>



**RAIDEN**