

# Problemas con los Silent-Block

(Por Gransalp)

En el Encuentro de Diamante estuvimos hablando del problema que presentan nuestras abuelas con los Silent-Block que con el paso del tiempo se van endureciendo y provocan vibraciones en el manillar.

Ya que no vienen repuestos originales para este problema y habría que cambiar la pieza entera me puse a buscar posibles soluciones.

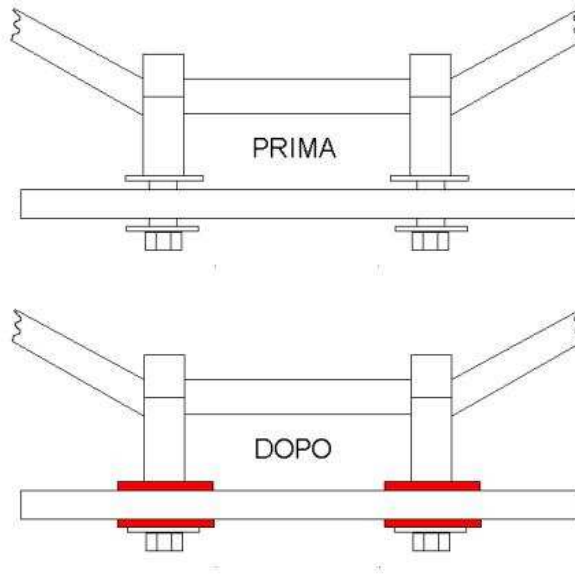
Buscando por Internet, encontré en la Pagina [www.Transalp.it](http://www.Transalp.it) una posible solución que es bastante fácil de hacer y mejoraría sustancialmente el problema

La pagina puntual es <http://www.tecnica.transalp.it/faidate.php?id=158>

Una traducción bastante mala es la siguiente. Espero que les sirva, yo lo probaré en breve:

## Juego de Manillar

El manillar de la Transalp está montado sobre silent-block, es decir, los cojines de goma incluidos en la placa de dirección en los soportes del manillar son roscados que amortiguan las vibraciones. Con el tiempo y uso, como todas las partes de goma tienden a arruinar dando una elasticidad de dirección excesiva que a menudo conduce a los manillares mal. (Si la moto ha sido objeto de golpe ver cómo alinear las horquillas). Desgraciadamente, no son reemplazables, pero tiene que cambiar la placa entera con los costos de locos, afortunadamente, se pueden anular con mucha facilidad y sin que las vibraciones aumentan sensiblemente.



Con sólo 4 arandelas con 20mm de diámetro y por fuera lo más pequeña posible, idealmente de 30-32mm, pero el 37mm son lomas común en ferreterías (en este caso, el menor será de amolado, como se explica más adelante). El espesor debe ser de 3,5 4mm

### ¿Cómo se puede montar:

Las fotos están hechas con el cristo desmontado para que sea mas fácil la explicación, pero esto no es necesario.

Se desatornillan los 2 tornillos de los soportes del manillar que están debajo de la placa de dirección (14mm), luego los 4 tornillos con la llave 12 del manillar, mover el manillar deslizando de los dos soportes son removidos, los dos arandelas arriba y reemplazarlos con arandelas nuevas,



se meten nuevamente en la placa los dos soportes y se encajan las arandelas debajo de la placa, arandelas originales (absolutamente necesario en la placa) y así, se aprieta y el trabajo está hecho.



En las dos arandelas bajo la placa cuando el diámetro exterior superior a 32 mm. Se harán dos biseles (marcados en rojo en la imagen) para situarse a la derecha y hacia la parte trasera de la moto no sería capaz de poner y no ir a golpear correctamente.

Una vez que se apriete los tornillos de todos los componentes de la dirección están en contacto directo con la placa superior y eliminar cualquier elasticidad.

### **Ventajas**

- Dirección mucho más fuerte e inmediata, especialmente para aquellos con silent block ablandados.
- Manillar recto, nunca volverá a suceder que por un golpe quede torcido (o ya de origen para muchos como 650), si hay un error es porque el manillar está mal y no por la desalineación de los dos Silent-Block, cosa que pasa muy a menudo.
- La rigidez del manillar evita usar los puños cerrados si utiliza sus medios de comunicación chocan cuando el tanque de fuerza de tracción sobre el manillar o para poner la moto en el centro.

## **Desventajas:**

- Prácticamente ninguno, el aumento de la vibración es irrelevante, y probablemente en una motocicleta como el Ta eran innecesarias y se montan para reducir los costos en la producción de escala porque las placas son idénticos a otros muchos modelos.

Voy a intentar hacer una retraducción de lo que dice google.... espero que Gaby vea esto y si me equivoco en algo me ayude...

## **Vuelva a alinear Manubrio**

Ocurre luego de una caída, incluso leve, que la dirección y las placas quedan irreparablemente torcidas, si el manubrio no se ha dañado es muy probable que se trate de un desalineamiento de las placas.

Pero, ¿cómo puede suceder?

Sucede con el impacto que las dos placas que sostienen los Barrales de dirección, la parte superior e inferior rotan en relación con el cabezal, por lo tanto queda un pequeño ángulo entre dos placas, que producen una diferencia significativa en la rueda que le obliga a viajar tomando el manillar cruzado.

¿Qué hacer?

1. En primer lugar afloje con los 4 tornillos en el manillar, intentando alinear acomodándolo por debajo de la tija. El manillar desalineado siempre da una mala impresión (parece cruzado el cristo) tenedor, incluso los silent-block ayudan a verlo peor, consulte la [sección especial](#). Hecho esto (no me sorprendería si después de un golpe fuerte el manillar tuvo que ser cambiado) si no ha logrado los resultados esperados pasamos a ver el cristo.
2. Afloje:
  - El eje de la rueda, pero si quieres trabajar mejor saque toda la rueda.
  - Todos los tornillos (8 en total) que sujetan las placas a las tijas del cristo.

- El tornillo central (llave 30) si usted no tiene una llave adecuada deberá sacar el manubrio (manillar) de nuevo.
- Quite también las dos abrazaderas del soporte de fuelle (luego usted entenderá por qué) y marca la posición de los botellones con respecto a las placas (deberá rotarlos).

### 3. Ahora pasa el realineamiento:

- Dar Algunos buenos tirones desde el manillar y rueda o agitar enérgicamente. Si ha quitado la rueda en fila (endereza) y vuelva a enderezar las horquillas en sus platos.
- Gire las tijas del cristo 90 grados alrededor de su cabeza (si fuesen mal sólo un poco esto anula el desvío), si no rotan ayudarlo desde el tapón de rosca. Ojo a los fuelles, también estos deberían moverse. Asegúrese de que los botellones estén nivelados con respecto a la placa y apriete todos los tornillos empezando por las de los botellones.

¡Atención! los dos pares de tornillos del 12 que fijan lo botellones se deberán atornillar simultáneamente en pequeños pasos y no excederse en el ajuste, sobre todo el de la placa superior que es de aluminio.

- Ahora inserte el eje de la rueda y recordar que de los 4 tornillos pequeños que van del lado derecho los dos primeros que se deben ajustar son los superiores y luego los inferiores. No apriete demasiado, utilizar una clave corta para no hacer de palanca y romperlos, de todos modos, antes de apretar (pero después de meter el perno) haga movimientos varios para alinear el cristo en el perno.
- Como último ajustar el tornillo firmemente la tuerca del cabezal (el de 30 mm)

4. Hecho esto, debería estar listo, si no ha obtenido resultados pueden tener los botellones del cristo ligeramente doblados (difícil si no ha sido un golpe fuerte) o más probablemente el plato inferior, que está soldado al pin que entra en el cabezal, esté ligeramente doblada, en ambos casos es necesario para comprobar / rectificar en un taller especializado.

Bueno, espero que se entienda.... me costó un huevo y no se si está bien...

Saludos