



SANGLAS 400-Y

CUALIDADES

- Caja de cambios excelentes y de correcto escalonamiento.
- Buenas aceleraciones para una moto de 400 c.c.
- Posición cómoda.
- Poco ruido mecánico.
- Silenciosos eficaces.

DEFECTOS

- Poco tacto y progresividad en los discos delanteros (con equipo opcional).
- Recorrido excesivo de la palanca del freno trasero.
- Acabado.
- Vibraciones en estriberas.
- Pata de cabra y escapes que tocan fácilmente el suelo en inclinaciones.
- Escapes excesivamente voluminosos.

FICHA TECNICA

SANGLAS 400-Y

Motor: Bicilíndrico transversal, cuatro tiempos con monoárbol de levas en culata y mandado por cadena central. Cásteres divididos horizontalmente. Culata de aluminio.

Cilindrada: 391 c.c.

Diámetro/carrera: 69 x 52,4 mm.

Relación de compresión: 9,2 : 1.

Carburadores: Dos Mikuni de depresión de 34 mm.

Transmisión: Primaria por engranajes y secundaria por cadena.

Caja de cambios: Seis relaciones: 1.ª, 2.500; 2.ª, 1 : 1,777; 3.ª, 1 : 1,380; 4.ª, 1 : 1,125; 5.ª, 1 : 0,961; 6.ª, 1 : 0,866.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Encendido: Batería de 12 voltios, platinos, bobinas y alternador.

Frenos: Recmo, dos discos delante de 260 mm. y un disco detrás de 260 mm.

Frenos: Recmo, dos discos delante de 260 mm. y un disco detrás de 260 mm.

Bastidor: Doble cuna cerrada.

Peso en seco: 177 kg. (según fábrica).

Potencia máxima: 37 CV x 8,800 r.p.m.

Suspensiones: Telesco: Horquilla hidráulica, delante; y amortiguadores hidráulicos a gas, de cinco posiciones, detrás.

Fabricante: Talleres Sanglas, S. A. Rbla. Marini, 472-476, l'Hospitalet, Barcelona.

Sanglas jamás ha intentado hacernos creer que su «Y» con motor Yamaha es una máquina deportiva, y los resultados de esta prueba confirman nuestra impresión inicial... que la Sanglas Y tiene nervio y brío a nivel de algunas máquinas de medio litro, pero que sería injusto intentar forzar comparaciones con motos más potentes y más deportivas, como la Laverda, la Ducati y la Benelli.

Su cambio de seis marchas y su alto régimen de potencia máxima hacen muy divertida la conducción en circuito de la bicilíndrica de carrera corta. Su respetable «crono» en la prueba de aceleración, se debe más a su excelente cambio que a los 34 CV que salieron en nuestra prueba de banco.

Comparada directamente con sus rivales, la Sanglas Y ofrece prestaciones más allá de lo que lógicamente se podría esperar de una moto de su cilindrada. Su frenado es suficiente, pero con falta de tacto delante y frenado y detrás. En curvas, hasta 130 km/h, se comporta notablemente, pero, como habíamos comentado antes, a altas velocidades sufre de una «ligereza» en la dirección que puede provocar un baile en curvas y una sensación de inseguridad a alta velocidad. En el Jarama, los escapes rozaban en las curvas cerradas, haciendo bastante difícil el trabajo de piloto. Y también en carretera, en conduc-

ción deportiva, la poca distancia entre los silenciosos y el suelo limita seriamente el ángulo de inclinación.

Igual que en la Ducati Desmo, los relojes son imprecisos, con tendencia a bailar durante las aceleraciones. Su nivel de acabado no está al nivel de las motos italianas, ni mucho menos de las alemanas. Tampoco gustó a nuestro equipo su línea general. Los silenciosos son enormes y chocantes en una moto de estas dimensiones.

Pero su motor es tan dulce y tan silencioso mecánicamente que hace parecer muy ruidosos los motores italianos. Los carburadores Mikuni de depresión dan la gasolina que el motor pide, y su eficacia se ve reflejada en el consumo de tan solo 3,9 litros por 100 a una velocidad de 100 km/h reales (en prueba de 50 km. en dos sentidos con y contra viento) en carretera. En circuito, y a un régimen de 8.000 r.p.m. (aproximadamente el 90 por 100 del régimen de potencia máxima) el consumo subió a un más alto pero tolerable 7 litros por 100. Así con las Sanglas Y, el piloto puede ahorrar mucho combustible si mantiene velocidades bajas. Otras motos más deportivas, como la Laverda de ocho válvulas, la Benelli tetracilíndrica y la Ducati Desmo, sufren de consumo desproporcionadamente alto a bajo régimen.

Aunque su cilindrada es de tan sólo 391 c.c., es posible que la «Y» sea más apta para turismo con pasajero y equipaje que la gran mayoría de las medio litro actuales. A 130/135 km/h reales de cruce (sin pasajero), el consumo en nuestra moto de prueba no pasó nunca de 5,4 litros por 100. El cambio de seis marchas, con una sexta larga que sirve de «overdrive», ayuda mucho a este bajo nivel de consumo, y además, este cambio de seis marchas hace posible los adelantamientos rápidos en carretera y una aceleración realmente impresionante hasta 130 o 140 km/h. El crono de 14,89 en los 400 metros es excelente para una 400 c.c., y respetable para una 500 c.c.

Si estuviera mejor acabada, sería posiblemente la moto más completa y práctica del ensayo, pero, tal como es, tiene muchos méritos y ofrece una alternativa hispano-japonesa de buenas prestaciones y, gracias al sistema de silentblocks, pocas vibraciones molestas a pesar de su configuración de cilindros transversales con cigüeñal calado a 180 grados.