



www.motoclasicas80.com

motoclasicas

info@motoclasicas80.com

Gilera Saturno 500

Prueba

Casi una inglesa

¡No, no, esperad un momento! No estoy listo todavía para escribir esta prueba. Dadme un momento para encontrar dónde está el error en mi programa interespecial de producción motociclista. Creo que introduciendo de nuevo todos los datos en el programa podré encontrar el error. Vamos allá.

DIABLOS! ¡Otra vez el mismo resultado! Debe de haber un problema en el software del sistema. Según la lectura de la pantalla de mi ordenador, la Gilera Saturno Doble Árbol 500 es una moto monocilíndrica de cuatro válvulas refrigerada por agua, con doble árbol de levas en culata mandados por correa dentada, que fue concebida en Japón y fabricada en Italia pero que debía haber sido desarrollada y producida hace 25 años por la industria británica de la motocicleta. ¿Cómo puede ser esto?

Sólo veo dos posibles explicaciones. O ese error en el programa de mi superordenador o una total falta de lógica en las reglas motorísticas terrestres. Si descartamos la primera — ¡llevo una mañana repasando el maldito programa! — debemos convenir que a pesar de su nombre extraterrestre, la nueva Gilera Saturno ha caído en una de tantas estimulantes contradicciones que se dan en nuestro contradictorio planeta.

Los más jóvenes quizá no comprendáis mi «fundido de cir-

cuitos», pero os lo explico. De todos los diferentes tipos de motos desarrolladas desde el amanecer de la ingeniería motociclistica hace ahora un siglo, la monocilíndrica cuatro válvulas es aquella en que los fabricantes británicos sobresalieron. Hasta el extremo de que se convirtió en sinónimo de esta industria en su conjunto.

Por supuesto, los italianos realizaron algunas monocilíndricas de carreras altamente refinadas y más sofisticadas que ninguna salida de las verdes Islas, como

las Moto Guzzi de Carcano, las Ducati desmodrómicas del «Dr. T» y, seguramente, la más increíble monocilíndrica jamás producida en el mundo, la Morini 250 DOHC pilotada por Tarquinio Provini a principios de los '60.

Pero todas estas obras maestras eran también artesanales y costosas motos de fábrica, cuyas virtudes técnicas desgraciadamente nunca se aplicaron en los modelos que sus respectivas marcas construyeron y vendieron a sus clientes para uso cotidiano.



Una revelación. La nueva Gilera Saturno alcanza, muchos años después, el nivel de sofisticación que marcaron las legendarias monocilíndricas británicas. Sandro Colombo, alma de la antigua y nueva Saturno, ha recreado de nuevo la magia del monocilíndrico.

De acuerdo, quizá algunas Ducati, pero fueron la excepción. Lo que quiero decir es: ¿Quién tuvo la ocasión de pilotar una Guzzi Falcone, para decirme si era tan buena como la Norton o Matchless equivalentes? Dicho de otra forma: ¿Dónde estaban las rivales italianas de una Velocette Thruxton (lo último en monos británicas), la Norton International, la BSA Gold Star o incluso la muy infravalorada Ariel Red Hunter?

La respuesta es que no hay tales rivales y nunca las hubo. Bueno, tan sólo la Gilera Saturno, supongo.

La Manx italiana

Sí, la Saturno. O, como gustan de llamarla mis amigos italianos, la Norton Manx italiana, en honor de todas las victorias en pruebas menores que conquistó a lo largo de los años desde su introducción justo antes de la interrupción de la Segunda Guerra Mundial en 1939 hasta que fue

principalmente abandonada 20 años después.

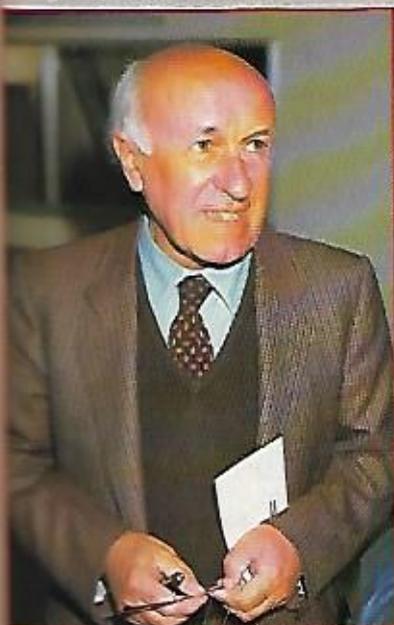
¡Tonterías! Comparar el pereoso monocilíndrico italiano de carrera larga —84x90 mm.— y varillas y balancines con una moto como la Norton Manx, de soberbia ingeniería y desarrollada en los circuitos o incluso con su rival, la Matchless G50 monoárbol, es como pretender que una VT500 es tan buena como una RC30.

Aquella Saturno de antaño no era otra cosa que una versión a la italiana de la BSA Goldie. Ambas motos demostraron la misma versatilidad, desarrollándose con éxito en todo terreno, motocross ¡que entonces se llamaba scramble! (del verbo preparar en inglés), carreras en asfalto e incluso ¡trial! Un auténtico comodín para los pilotos privados, buenas para todo y excelentes en alguna especialidad, cuya fortaleza residía precisamente en esa versatilidad, fiabilidad y relativa sencillez de mantenimiento. No es por ello muy sorprendente que a tantos veteranos motoci-

clistas italianos se les humedezcan los ojos cuando ven el depósito rojo brillante y el chasis negro de una clásica Gilera Saturno.

Y sé lo que sienten, puesto que a mí me pasó lo mismo la primera vez que vi el prototipo de la Saturno «Bialbero» nueva generación en la fábrica de Arcore, al norte de Milán, a finales del año pasado, antes de su presentación europea en el Salón de Milán. Lo mismo, salvo que lo que a mí me hizo flojear a la vista de una italiana de aspecto clásico y muy atractiva no fue la nostalgia sino pura codicia al posar mi mirada por primera vez en esta moderna italiana sensualmente vestida en un rojo encendido. Fue como abrir una puerta y encontrarte frente a una Claudia Cardinale con un picardías semitransparente. ¡Glup! Como ella, la Saturno es biárbol, y sólo un poco menos atractiva y tentadora...

Es esta una moto que representa el auténtico carácter de una época dorada del motociclismo.



mo. La Gilera Saturno original era una áspera pero fiable italiana de raza que inspiraba gratitud por su versatilidad de carácter más que por su sofisticación técnica. Nunca fue un rival para las monocilíndricas británicas, las cuales, para cuando la industria inglesa de la moto se suicidaba en masa a mediados de los '70, habían ya sido asesinadas por la invasión de las ligeras multicilíndricas japonesas, de mecánicas complicadas y muy rápidas, mejorando las prestaciones de las motos británicas con la mitad de su cilindrada y a precios drásticamente inferiores.

La era de las motocicletas monocilíndricas había terminado tanto en la carretera como en el circuito. O, al menos, eso parecía.

Porque, una década más tarde, a mitad de los '80, el concepto de la monocilíndrica ligera, estrecha, pequeña y limpia de líneas, diseñada y desarrollada según las tecnologías más modernas, hacía una brillante «rentrée». Y lo hacía impulsada por la aureola de estas motos nada menos que en Japón. Ironías como ésta son las que hacen fallar un ordenador impecablemente programado como el mío...

Primero fue Yamaha con la SR500, seguida por las SRX 400 y 600, y después Honda con distintas variaciones sobre el mismo tema. Entre las dos han vendido decenas de miles de motos monocilíndricas de calle en su mercado doméstico, donde algunos círculos motociclistas consideran como el colmo de la distinción el pilotar una BSA, Velocette o Ducati monocilíndricas en carretera. Pero siendo motos producidas en gran serie y, lo que es más importante, Made in Japan, las monos 4-T orientales no podrían nunca conseguir esa elitista combinación de prestaciones, tradición y carácter que conforman una monocilíndrica británica.

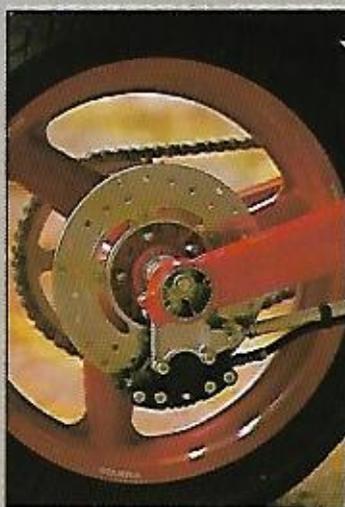
Creo que sólo con que se siguieran aún fabricando Velocettes, Goldies y Norton Inter en las Islas, el déficit comercial de la balanza de pagos entre Japón y Gran Bretaña se reduciría en buena proporción. Pero, cuando los dinosaurios se extinguieron, fue para siempre. Y así ocurrió también con las «singles» británicas.

Se busca «mono»

Han sido varios los intentos, a lo largo del tiempo, de acunar una motocicleta híbrida anglojaponesa. Una moto que ofreciera



Por estampa, comportamiento, equipamiento y acabado, la Saturno es una auténtica italiana con mucha clase.



lo mejor de ambos mundos combinando un moderno y fácilmente disponible motor japonés con un bastidor británico especialmente construido al efecto.

El más destacable de estos intentos ha podido ser la Honda Ikuzawa-Harris, probablemente la crema de la actual representación de monos japonesa.

Sin embargo, Tetsu Ikuzawa nunca vendió tantas de estas espléndidamente realizadas y estables motos como él esperaba. Tetsu encontró que, por el precio al que debía vender sus artesanales motos de serie limitada, un motor Honda, incluso preparado con elementos especiales HRC, provocaba un considerable rechazo en sus clientes potenciales. No debe ser una pura sangre, razonaban éstos. Y declinaban invertir sus yens con la convicción que Ikuzawa había previsto.

La solución era buscar un motor europeo que pudiera sustituir al propulsor Honda. ¿Rotax? No,

demasiado pesado, refrigerado por aire, excesivamente veterano y utilizado en muchas otras motos. ¿KTM LC4? Tampoco, por no estar suficientemente comprobada su fiabilidad y porque hubiera requerido modificaciones a partir de las especificaciones de montaña para las que fue diseñado. En cuanto a los Weslake, Godden y otros propulsores de speedway, parecían diseños algo toscos para ser adaptados a un uso de calle. Prácticamente un solo candidato pasaba la eliminatoria previa: el motor Gilera Dakota.

Ikuzawa visitaba la fábrica de Arcore a finales de 1986 acompañado nada menos que de Roberto Gallina, que hubiera diseñado y construido la monocilíndrica italojaponesa que hubiera podido surgir del acuerdo. Poco imaginaba al salir de la fábrica Gilera que el motivo de la cortés negativa con que su propuesta había sido acogida, y que le llevó a abandonar el proyecto, era que la marca italiana estaba ya en tratos con otra compañía japonesa (millones de veces mayor que el nada despreciable impero Ikuzawa) para desarrollar y producir una moto casi idéntica a la que él tenía en mente.

Esa Compañía era C. Itoh & Co., una de las tres mayores corporaciones japonesas y una de las 10 más poderosas a nivel mundial, un gigantesco imperio con tentáculos en todos los sectores del comercio internacional. La Gilera Saturno bialbero es el resultado de aquel proyecto. Por cierto, ¿no dirías que el bastidor de esta nueva Gilera es muy similar al chasis Harris de la Honda-Ikuzawa?...

Ficha técnica

Motor: Monocilíndrico 4-T, refrigeración líquida, cuatro válvulas, árboles de levas en culata mandados por correa dentada y eje de equilibrio contrarrotante.
Diámetro x carrera: 32 x 74 mm.
Cilindrada: 492 cm.³
Potencia máxima: 44 CV a 7.800 r.p.m.
Relación de compresión: 10,2:1.
Carburación: Dell'Orto de 40 mm. ϕ
PHF406S con bomba de aceleración.
Encendido: CDI Nippondenso.
Caja de cambios: De 5 velocidades en toma constante.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Bastidor: Tubular en acero Cr-Mn y motor suspendido.
Suspensiones: Delante, horquilla telescópica Marzocchi de 40 mm de ϕ de barras. Detrás, monoemortiguador Marzocchi y progresividad variable.
Frenos: Delante, un disco de 300 mm de ϕ y pinza Brembo de cuatro pistones. Detrás, un disco de 240 mm con pinza de doble pistón.
Ruedas y neumáticos: Delante, Pirelli 110/70 VR 17 Radial sobre llanta Marvic de 3,5 pulgadas. Detrás, Pirelli 140/70 VR 17 Radial, sobre llanta Marvic de 4,25".
Peso: 135 kg. con aceite, agua y sin gasolina.
Velocidad máxima: Más de 180 km/h.
Fabricante: Piaggio, SpA, Divisione Gilera, Arcore, Milano (Italy).

Nombres propios

La historia de la Saturno, que está llena de curiosidades. Como el hecho de que Gilera esté fabricando una moto cuyo chasis fue diseñado por un técnico japonés. ¿Cómo ocurrió esto? La explicación que obtendrás depende de la persona a quien preguntes, pero la versión más verosímil es que un joven diseñador japonés llamado Hagiwara realizó un estudio preliminar de bastidor que C. Itoh compró y suministró a Gilera junto con especificaciones detalladas del tipo de moto que querían.

A cargo del proyecto, Gilera puso nada menos que al ingeniero Sandro Colombo, uno de los nombres legendarios del diseño italiano tanto en el campo de los dos como en el de las cuatro ruedas. El mismo que dirigía el departamento de competición de Gilera durante los años '50, cuando la factoría ganó seis

campeonatos mundiales e innumerables grandes premios con sus tetracilíndricas, ayudadas en parte por la primera Saturno de doble árbol de levas, una derivación del monocilíndrico original de varillas y balancines.

No deja de ser irónico que este motor fuera obra del mismo Colombo, siendo utilizado entre 1950 y 1952. No creo que entonces pudiera prever que 25 años después sería responsable del desarrollo de una 500 cm.³ doble árbol en cutata de calle y del mismo nombre, que iba a producir exactamente la misma potencia máxima que la ofrecida entonces por su prototipo de carreras de fábrica, 44 CV. a 7.800 r.p.m.

Pero ya está bien. Terminó la lección de historia clásica y vamos a nuestra moderna Saturno.

Bajo la dirección de Sandro Colombo, el equipo de ingenieros de Gilera encargados del proyecto trabajó a pleno rendimiento para tener el primer prototipo que presentar a Itoh listo cuanto antes. La fecha definitiva fue el 1 de agosto del '87. Siete meses más tarde, exactamente según los planes previstos, comenzaba la producción en Arcore y el primer envío de motos dejaba Italia con destino a Japón en abril pasado.

La producción inicial estimada para este año está en las 1.000 unidades, en proporciones de mezcla del 50% entre las dos versiones de la Saturno, la 350 —principalmente para los mercados japonés e italiano— y la 500 para el resto. C. Itoh se reserva todos los derechos de comercialización de la moto en Japón y la propia Gilera lo hace en el resto del mundo.

Siendo por tanto un modelo de series cortas, mi prueba de la primera 500 cm.³ en salir de la cadena de producción de Gilera no sólo iba a suponer el descubrimiento de una moto totalmente nueva sino una forma de responder a una pregunta que, dado el mercado de potenciales compradores de la Saturno, era una pregunta clave: ¿Tiene esta dama la clase suficiente para acompañar su magnífica estampa?

Un toque de distinción

La respuesta es sí, en su gran mayoría.

Si una cosa me quedó clara en mis diez primeros kilómetros con ella es que era la moto que el motor Dakota había estado buscando desde que fue introducido en el '85. En mi opinión, un motor DOHC de alta tecnología como éste, con eje contrarrotante de equilibrado mandado por

engranajes y encendido Nippondenso CDI de avance variable montado sólo en una trail, era claramente infrutilizado.

Probablemente sea el motor mono más sofisticado producido en la actualidad para uso en una motocicleta y en la Saturno ha encontrado el chasis que permite aprovechar al máximo sus cualidades.

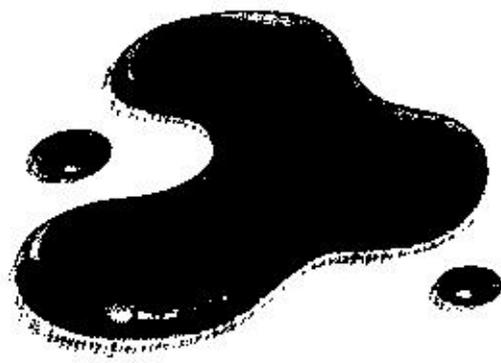
Aunque hay poca potencia por debajo de 3.000 r.p.m. gracias al rediseño de levas y otros puntos realizados por Colombo, las prestaciones en medios son verdaderamente impresionantes y dan la clase de aceleración que podrías esperar de un motor multi, gracias en no pequeña medida al ligero peso total de 135 kilos con aceite y agua. Vibra más de lo que esperaba encontrar con un eje de equilibrado, pero no es en absoluto desagradable y pienso que incluso puede haber sido incluido en las especificaciones de diseño para darle ese «carácter» que nuestro tradicionalista nipón desea sentir bajo su casco Cromwell. Pero no hay hormigueos en manos y piernas mientras que los oídos no se sentirán agredidos por la agradable nota emitida por el único megáfono de escape, que es lo suficientemente ruidoso para añadir personalidad, pero no tan elevado como para resultar molesto. Y ciertamente suena y se siente mucho mejor que una SRX o una CBR.

Menos agradable es la barahúnda del doble ventilador que entra en funcionamiento y corta frecuentemente en ciudad debido a un motor que parece preferir funcionar bastante caliente. Las miradas fijas de algunos automovilistas parecían preguntarse si estaba pilotando alguna nueva especie de «hovercraft» de dos ruedas.

Y hablando de sobrecalentamiento, esto es exactamente lo que le ocurrió a mi pierna derecha debido a la proximidad del tubo de escape. Se chamuscó ligeramente. El protector es inadecuado para los que tenemos el pie más largo de la media italiana. ¡No estaría mal volver al tablero de dibujo, señores de Gilera!

Y no hay más pegas que ponerle a la Saturno, una moto que por el contrario ofrece una seductora combinación de lo clásico y lo moderno. Las prestaciones son impresionantes para una monocilíndrica de cuatro tiempos y 500 cm.³ Claro que para conseguirlas debes revolucionar el motor hasta su línea roja de 7.800 r.p.m. y usar el cambio de cinco marchas y suave manejo. En ello te ayudarán las bien escogidas relaciones de la caja, cerradas entre sí, con un salto

FLUIDO VITAL



KVAS MAJOR 4T. FLUIDO VITAL PARA EL MOTOR.

Con base sintética de diéster, que proporciona al motor una suavidad extraordinaria y unas subidas de régimen fulgurantes.

Formulado expresamente para circular con fluidez por los sofisticados sistemas de lubricación actuales y con una duración de hasta 10.000 Km. para hacer largos viajes sin problemas.

LUBRICANTES
KVAS
TECNOLOGIA EUROPEA PARA LA MOTO

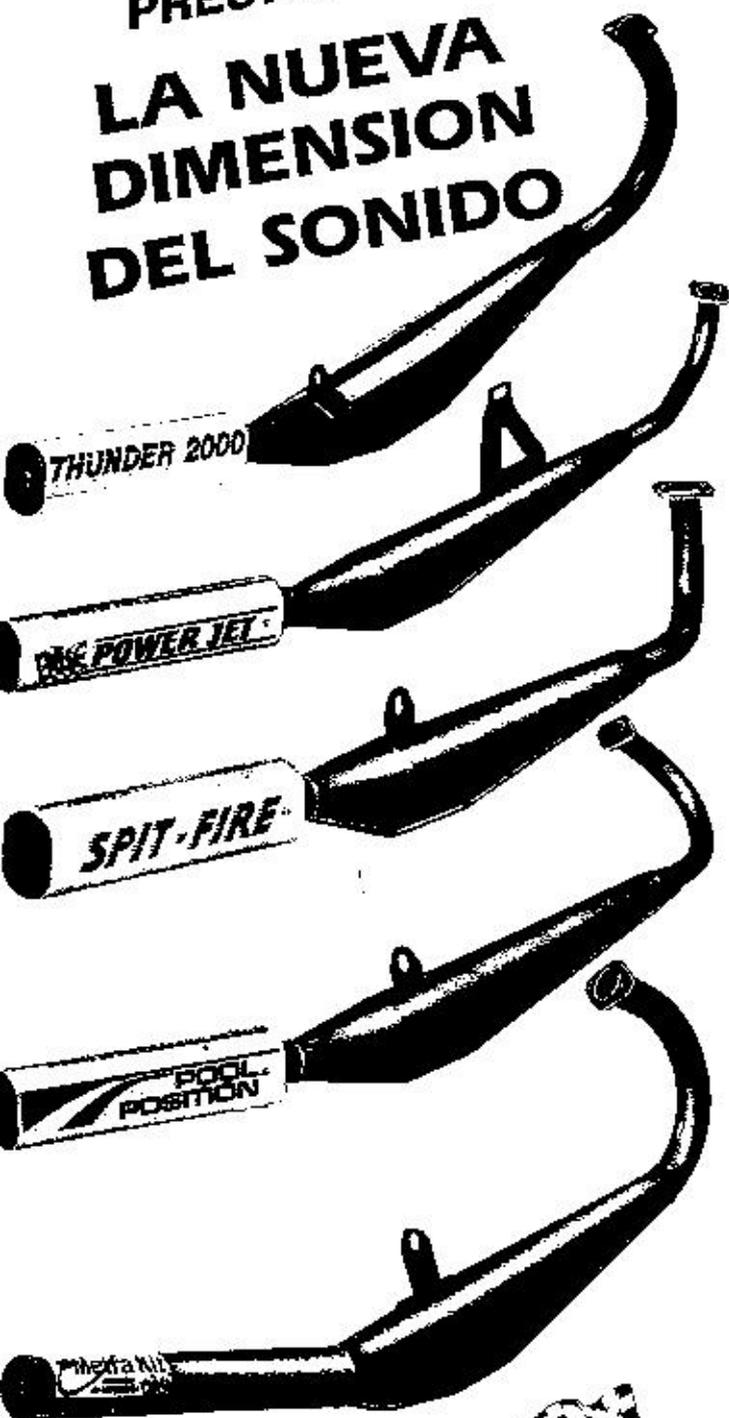
IMPORTADOR-DISTRIBUIDOR
Motoquin s/a

Metra Kit

elementos de competición

PRESTIGIO Y CALIDAD

LA NUEVA DIMENSION DEL SONIDO



Metra Kit
elementos de competición

Paraje San Salvador, s/n
08140 CALDES DE MONTBUI
Tel. (93) 8651356 Barcelona

MAHLE



FAG

Metra Kit

productos desarrollados para su uso en competición

medio de 900 r.p.m. entre las marchas largas.

La marca de los 160 km/h. se alcanza sorprendentemente deprisa en el velocímetro CEV de fondo blanco. Gilera declara una velocidad máxima de más de 180 km/h. para la 500 que yo probé —y quizá más impresionante, de más de 160 para la 350— y tras esta primera toma de contacto no me parece que hayan exagerado en absoluto.

¡Ahora sí, una Manx italiana!

Trazar largas curvas rápidas a estas velocidades con la Gilera Saturno en carreteras secundarias me probó que el chasis tubular en acero al cromo molibdeno de la Saturno no tiene nada que envidiar al Harris-Ikuzawa del que, francamente, creo que deriva directamente.

Lo cierto es que hoy en día, con los avances registrados en suspensiones y neumáticos, motos ligeras y pequeñas como la Saturno no tienen ningún motivo para no tener una estabilidad ideal, pero la forma en que la Gilera se ceñía y se mantenía en la trayectoria elegida era ciertamente impresionante, ayudada por el agarre excelente de los Pirelli radiales. Aunque, como en la mayoría de las gomas de este fabricante que he probado últimamente, parecían necesitar cierto tiempo para calentarse hasta temperatura efectiva de funcionamiento.

La horquilla Marzocchi de 40 mm. sin ningún tipo de antihundimiento ni reglaje exterior —ni tampoco asistencia neumática— y el amortiguador trasero también sin complicaciones, montado sobre un sistema de bieletas tipo Pro-Link, demuestran que, en motos como éstas, lo sencillo es también lo mejor.

El mejor cumplido que puedo hacer a las características de manejo de la Saturno es que está al nivel del mejor chasis británico para monocilíndricas, el Norton Featherbed («lecho de plumas»). La Gilera traza excepcionalmente bien, con precisión milimétrica. Las curvas rápidas, como ya dije, se dibujan como sobre railes, siendo a la vez ligera y manejable a velocidad lenta, sin duda gracias al corto lanzamiento elegido.

Con un toque suave al embrague, perfecto de tacto y esfuerzo requerido, puedes cambiar de sentido en calles estrechas de dos direcciones sin echar pie a tierra. De hecho, la moto está tan bien equilibrada que puedes detenerte prácticamente por completo en un cruce sin tener que

retirar los pies de su posición normal.

En contra de lo que puede sugerir su aspecto deportivo y sin compromisos, la Saturno es una gran moto ciudadana —¡parte de los ruidosos electroventiladores!—. La gran calidad de la geometría del bastidor se manifiesta en la ausencia de amortiguador de dirección, sencillamente ¡porque no es necesario en ninguna circunstancia! Incluso al pasar sobre un bache de buen tamaño, bien inclinado y a velocidad alta, no hay apenas ninguna reacción a pesar del peso ligero de la Saturno: la horquilla Marzocchi te proporciona la sensación de pilotar sobre un lecho de plumas. Nada que ver con el endeble cuadro de la Saturno original...

Como corresponde a una moto de este peso, Colombo optó por un disco único delante. Con 300 mm. de diámetro y pinza Brembo de cuatro pistones, es más que adecuado para proporcionar una frenada muy muy buena al complementarse con el bien dimensionado disco trasero de 240 mm. con pinza convencional.

El calibre de los elementos montados en la Saturno, Brembo, Marvic, Pirelli Radiales, etc. demuestran que Gilera no ha regateado nada al equipar su preciosa Saturno «Bialbero». Y con el ya acostumbrado nivel de acabado de los productos de Arco, que es soberbio, consigue un conjunto realmente superior al de la mayoría de las motos japonesas. Un nivel digno de Bimota, el artesanal productor que marca el «state-of-the-art» en este aspecto —y no sólo en éste!— en la actualidad.

Si. Esta dama tiene clase.

Y si la Saturno tiene todo lo necesario para hacerme volver la cabeza, lo más importante es que en esta ocasión puedo decir que mis expectativas respecto a la moto se vieron ampliamente superadas. Esta belleza latina es una gran moto y estoy también seguro que si optas por disfrutar de una más larga y significativa relación con ella, tú tampoco te verás defraudado.

Sin embargo, si quieres dejarte ver por tu barrio con esta clase de muchacha, tienes que cambiar algo tus hábitos. Este tipo de relación cuesta. El precio de venta al público de la Saturno bialbero en Japón es de 880.000 yens y no es probable que sea significativamente menor en ningún otro sitio, habida cuenta del corto volumen de fabricación y sus cuidadas características.

¡No la invites a salir si no puedes comprometerte con ella!...

Alan GATHCART/M. M.
Fotos: Phil MASTERS