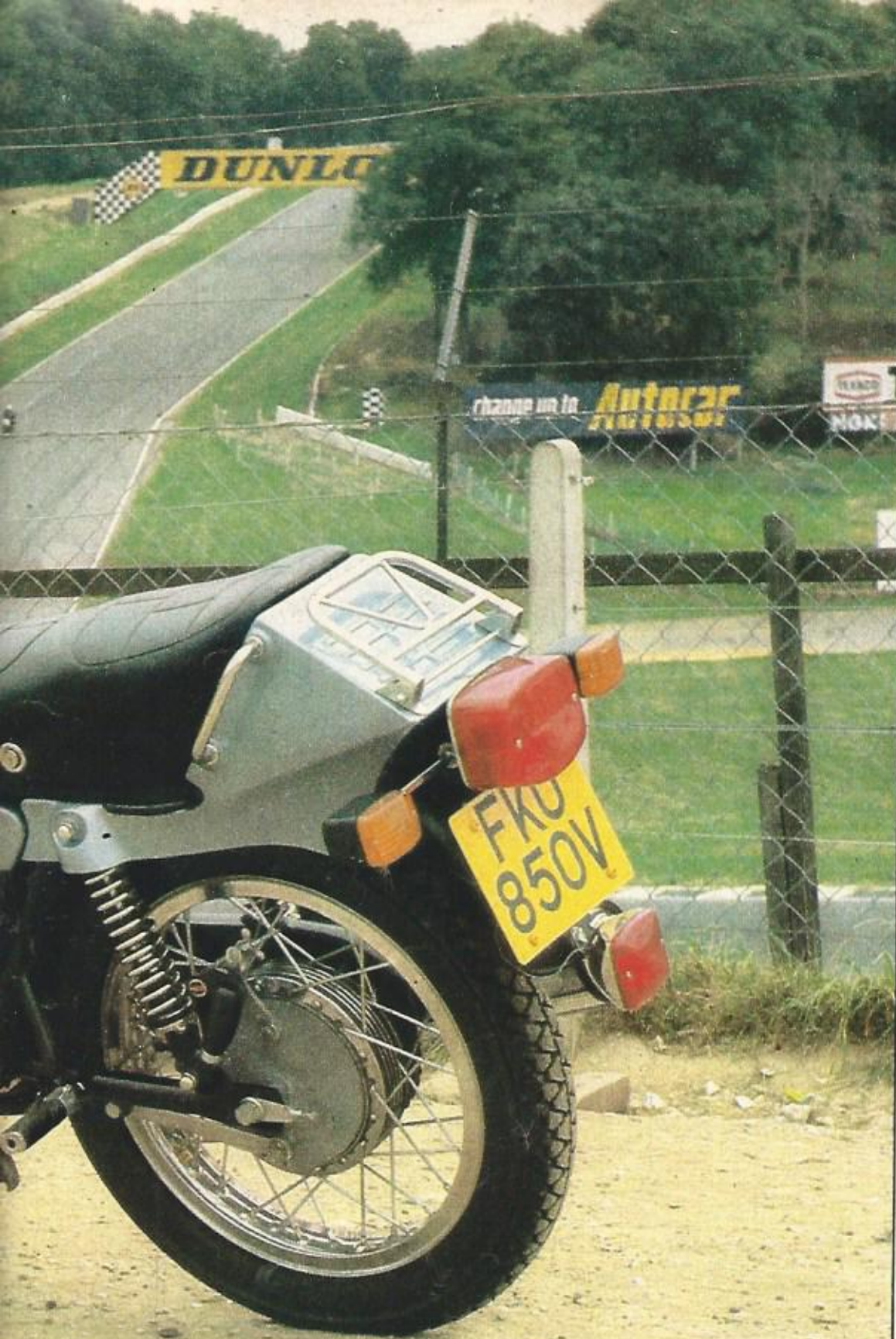




Sanglas

V-5

en la corte



del rey Arturo

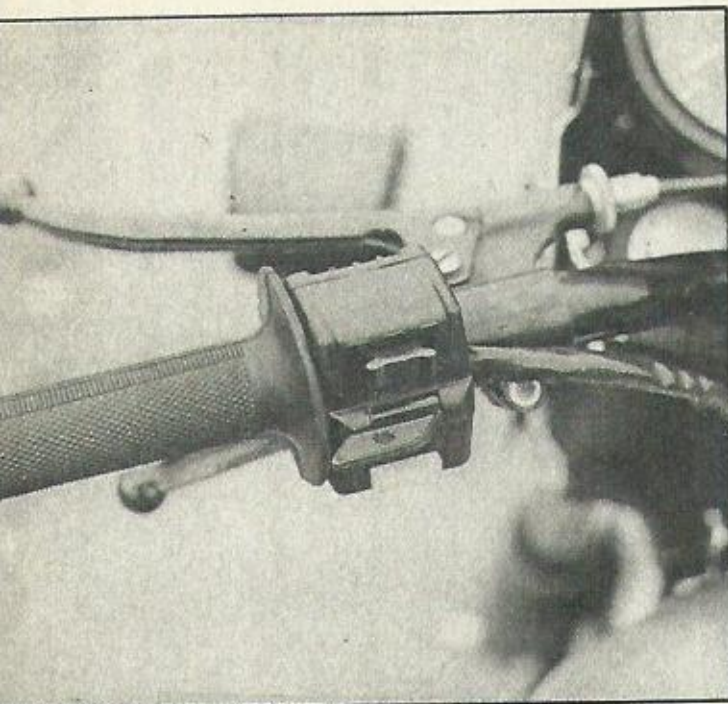
ALGUNAS veces, las marcas lanzan nuevos modelos con una serie de cambios superficiales sin que la moto en sí esté suficientemente modificada para merecer el adjetivo de «nueva». Pero, en el caso de la Sanglas V-5, tenemos tan sólo una modificación de importancia, que es el uso de una caja de cambios de cinco relaciones. El resultado de esta innovación es muy positivo.

El cambio antiguo estaba, como hemos dicho tantas veces, mal escalonado. Todavía no estoy del todo convencido de que hagan falta cinco marchas en una monocilíndrica de 500 c.c. Con una modificación de relaciones, uniendo la tercera a la cuarta y separando la segunda de la primera, Sanglas hubiera podido mejorar sensiblemente una moto que, hasta ahora, ha tenido una «laguna» enorme entre tercera y directa. Pero la solución de la quinta marcha para eliminar el vacío entre tercera y quinta ha proporcionado una aceleración sensiblemente mejor. Junto con esto, Sanglas ha eliminado el excesivo recorrido de palanca que hace desagradable el cambio de marchas de la S-2 y la 400 F. El nuevo cambio tiene un recorrido más o menos normal, quizá un pelín largo todavía, pero mucho mejor que en los modelos de cuatro velocidades.

Durante los últimos años nos hemos acostumbrado tanto a este cambio mal escalonado y a este recorrido gigantesco de palanca... tanto que, en vez de considerarlos como defectos de fácil solución, hemos llegado a pensar en la Sanglas como una moto con dos fallos genéricos... como una moto condenada para la perpetuidad a tener un enorme «punto casi muerto» entre tercera y cuarta y un cambio hecho para ser accionado con el talón y no con la punta del pie.

Cada vez que alguien me hablaba de los «bajos», del poco consumo, del precio económico, etc., tenía que contestar diciendo: «Sí, pero el cambio...».

Hace un par de meses hice un viaje Barcelona-Madrid con una de las primeras Sanglas V-5, después de haberla probado un par de veces en forma de prototipo. La diferencia era como del día a la noche. Sin tener los disgustos continuos del cambio para estropear el tacto de la máquina, me encontré a gusto por primera vez sobre la Sanglas 500. Un adelantamiento contra viento o durante una subida, cuando hace falta acelerar desde 100 km/h hasta 120 km/h., ya es cosa fácil. Sólo hace falta bajar a cuarta, dar gas y volver a meter la quinta a unas 5.800 r.p.m. No es ningún «tiro», pero es más rápida de lo que parece. Yendo a regímenes bajos, a base de grandes pistonzos vigorosos, la 500 V-5 ofrece prestaciones semejantes a las de una Kawasaki 400. Con el nuevo



Sanglas V-5

cambio, los 35 CV a 6.700 r.p.m. proporcionan mejor aceleración y más elasticidad de respuesta en las montañas.

Durante mi primer contacto con la V-5, entre Barcelona y Madrid, iba formándome una opinión positiva de la moto hasta que empecé a notar un problema con este nuevo cambio.

Rodando a unos alegres 130 km/h entre Zaragoza y Calatayud, la quinta marcha empezó a escapar, dando tirones, casi como si fuera un problema de embrague. Pero cuando había ocurrido ya unas tres veces sabía que la

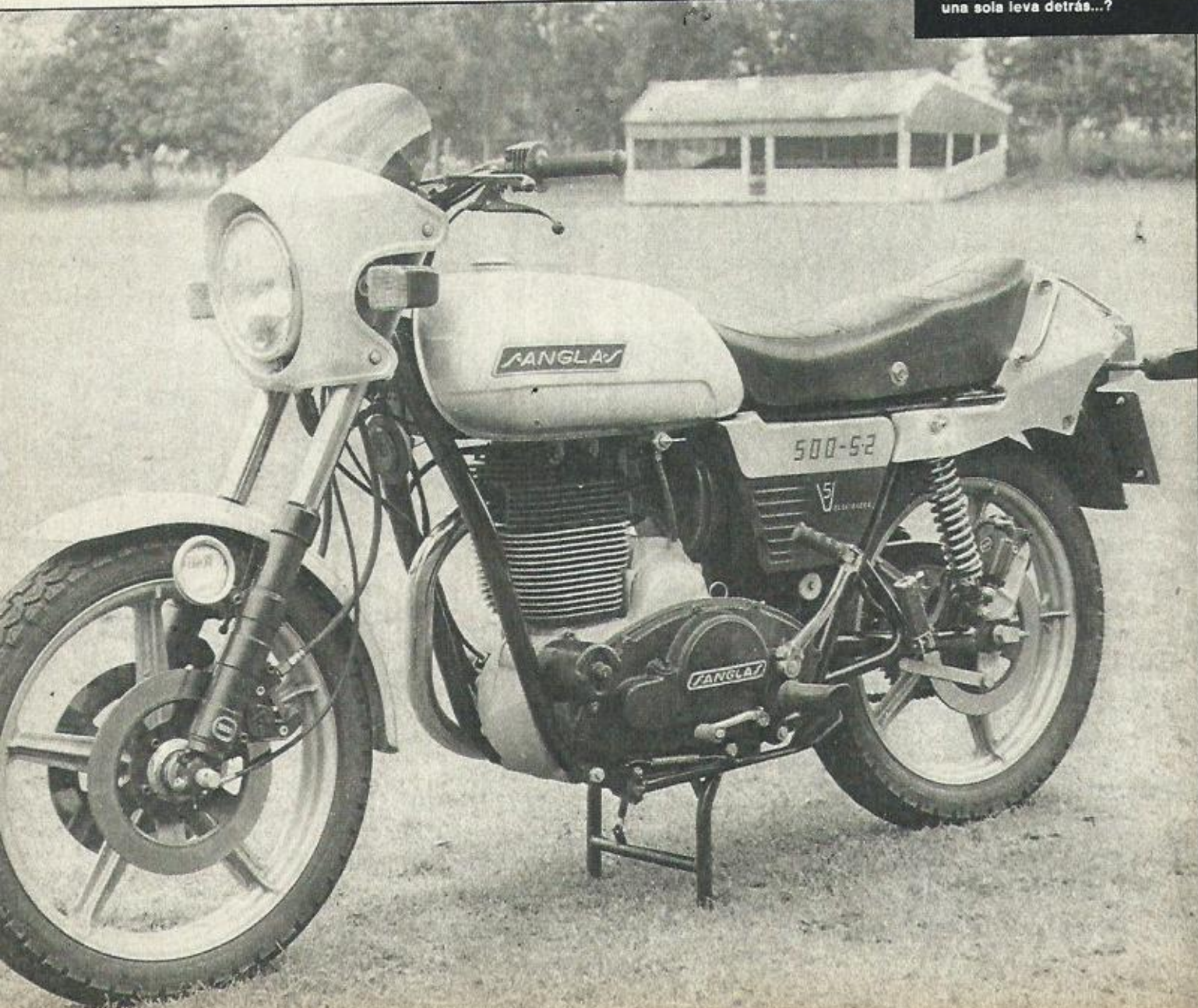
Puño izquierdo, con conmutadores para el faro, luz garga, luz de cruce y claxon. Bajo la palanca de embrague está la del descompresor. Esta máquina todavía tiene las palancas de chapa estampada, pero Sanglas ya las ha sustituido por unas nuevas de aluminio, todavía en color negro.

quinta estaba saliendo y entrando de golpe, y tuve que bajar a cuarta y seguir hasta Madrid a unos 90 km/h. En nuestra redacción me encontré con Carlos Domínguez y él me dijo que algo por el estilo le había ocurrido a él después de haber escrito y entregado la presentación de la V-5.

Nos pusimos en contacto con la fábrica y explicamos el problema. Poco después me dijeron que se trataba de un exceso de juego en los selectores. Las motos que salieron como prototipos tenían el juego correcto, pero las primeras de serie tenían, en algunos casos, un exceso de juego. Aunque me aseguraron que iban a parar la producción para corregir el problema y que iba a corre-

¿QUE VERSION OS GUSTA MAS?

¿Con llantas de radios Akront y freno de disco central delante y tambor de una sola leva detrás...?

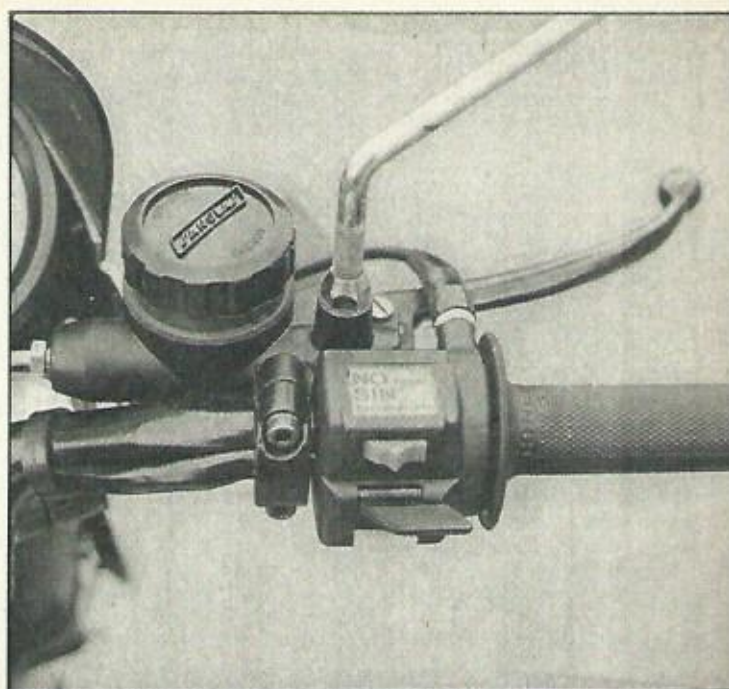


girlo también en los motores ya fabricadas, otra vez me encontré con mis dudas. De nuevo, cuando me hablaban del poco consumo, los «bajos», el precio económico, etc., tenía que decir: «Sí, pero el cambio...».

Pero esta vez he tenido el placer de hacer una prueba de la Sanglas V-5 sin el más mínimo problema. Y ahora puedo decir lo que hubiera dicho hace un par de meses si no se hubiera manifestado el problema de selectores: que el nuevo cambio representa una mejora tan importante que ya diría que la Sanglas es una buena «mono» de medio litro... sin «perros».

Como todavía me encuentro en Inglaterra, he probado una V-5

prestada por el importador inglés. Probar la Sanglas en ambiente británico es una experiencia rara, ya que una moto que en España se considera normal y corriente, en Londres es una moto que atrae la atención en cada esquina, en cada semáforo. Si en España hay una tendencia a tratar a Sanglas como si fuera una moto anticuada, aquí, en Inglaterra, la tendencia es a exagerar los méritos de nuestra máquina. Los ingleses sueñan nostálgicamente con otras épocas en las que sus monocilíndricas (Manx Norton, Marchless G-50 y Velocette KTT) dominaban en las pistas de velocidad y, por eso, encuentran en la Sanglas una moto clásica y 100 por 100 al gusto inglés..., tanto



Puño derecho, con intermitentes, botón de arranque y pare. La moto de esta foto duerme en la calle y ya tiene unos 1.500 km. Se ve que los nuevos tornillos «allen» ya resisten la oxidación.

¿... o la de llantas Recmo de aleación ligera y tres discos? Fijaros en los Dunlop TT 100 que ha montado el dueño de esta Sanglas.



Sanglas V-S

que, algunos de los que la vieron en el Salón de Londres salieron pensando que se trataba de una máquina inglesa de los 50, vuelta, otra vez, a la producción en serie.

Mientras tanto, la mayoría de los españoles, después de tantos años de «proteccionismo», ya están soñando con una tetracilíndrica japonesa, y la Sanglas (número de cilindros: 1) simplemente parece «una mono más».

La Sanglas «nacional» de España es la misma Sanglas «de exportación» para Inglaterra, pero, en los dos mercados, la moto tiene una imagen totalmente distinta..., aunque se trata de la mismísima combinación de acero y aluminio.

Vamos, entonces, a intentar probar esta moto con cierta frialdad, sin darnos el lujo de apoyarnos excesivamente en sus méritos intangibles. Por mi parte, reconozco que me sería fácil caer en la trampa de los argumentos nostálgicos y en la «prosa» sobre «los bajos de locomotora», «el bramar del megáfono», o «la gran época de las Norton Manx».

Tampoco voy a buscar en una monocilíndrica de 35 CV las prestaciones de motos deportivas

como la Laverda 500, la Ducati Desmo y la Benelli 504 Sport.

Ni tin tin, ni tan tan.

Estamos en 1979, en vísperas de una nueva década, y la Sanglas tiene que ser juzgada por lo que es: una monocilíndrica de 500 c.c. actual. La actitud de los ingleses es interesante porque nos da otra perspectiva y, como me encuentro actualmente en G. B. probando la moto en ambiente británico, me resulta inevitable hacer referencia a la Sanglas en este mercado..., pero, en el fondo, tenemos que ver la Sanglas dentro de la perspectiva nacional de la España de 1979.

España, país de los dos tiempos

España tiene fama en todo el mundo por las excelentes monocilíndricas de dos tiempos. Actualmente, el coste por unidad de las Montesa y de las Bultaco ha perjudicado un poco la competitividad de sus máquinas de trial, de cross y de Todo Terreno en el mercado mundial, pero su prestigio garantiza todavía su aceptación en los mercados europeo y americano.

Otra marca nacional conocida en Europa es Derbi, cuyas hazañas en velocidad, al principio de

esta década, se convirtieron en cuatro Campeonatos del Mundo.

Es decir, que, cuando se piensa en España, se piensa en la moto de dos tiempos, tanto de velocidad (La Ossa «monocoque» y monocilíndrica de Santiago Herrero ya es una leyenda) como en las «fuera carretera» del deporte de la moto.

Pero, en el Salón de Earl's Court, la única marca nacional con su propio stand era Sanglas, la única marca nacional especializada en la fabricación de motores de cuatro tiempos de diseño español..., aunque hay que reconocer que Mototrans ha hecho tantas innovaciones con las motos Ducati fabricadas bajo patente, que las Ducati merecen ser consideradas como unas máquinas casi nacionales.

En España se habla mucho más de la velocidad máxima y de la salida de los semáforos que de consumo y robustez. Entre los aficionados a la moto de cuatro tiempos, Ducati, con sus flamantes «24 Horas» de 250 c.c. y sus victorias en Montjuich, siempre ha tenido imagen de fábrica deportiva, mientras que Sanglas ha sido la fábrica de motor utilitarias.

Yo tuve una de las antiguas Sanglas 500, «ex guardia de carretera» en 1969. La compré en el

barrio gótico de Barcelona y me costó 7.000 pesetas. Tenía más de 60.000 kilómetros y me costó muchos dolores de cabeza solucionar una serie de problemas tontos que me amargaban la vida. Al final conseguí hacerla andar bien. Y con ella hice mi primer viaje «largo» en moto... Barcelona-Tarragona. Más tarde hice un viaje hasta Cádiz y a Canarias, donde vendí la moto por las mismas 7.000 pesetas. No tenía criterio para comparaciones... era más rápida que mi única moto anterior, una BMW R-27. En aquellos tiempos, la velocidad máxima de 140 km/h me era más que suficiente.

Con el tiempo me fui hacia motos más rápidas: BSA 650, Norton 850, Ducati SS 900, Suzuki GS 1000. Así, al volver a la Sanglas 500 monocilíndrica, la S-2 de cuatro marchas, hace unos seis meses, esperaba encontrarla aburrida y lenta.

Pero me divertí mucho. Me encantó ir por carreteras secundarias a 90 km/h., a base de muy pocas pistonadas. Me gustó salir de los semáforos a 800 r.p.m. sin «tirar» del embrague... Y me gustó también descubrir un nivel de consumo de 3,9 por 100 como promedio de dos pasadas a una velocidad controlada y real de 100 km/h.

La Sanglas en su ambiente, llevando equipaje y yendo a unos 4.500 r.p.m. con consumo de 3,9 litros 100 km/h. reales por las bellas carreteras secundarias de Inglaterra. Su gran robustez y su gran autonomía la convierte en una moto de turismo práctica y duradera.



SANGLAS IMPORTS



La Sanglas V-5 en el circuito de Brands Hatch. Fijaros en el freno de disco central, de diseño Sanglas, y las llantas de radios, de fabricación Akront. El importador Inglés ofrece esta versión a los que quieren una línea más clásica todavía y a los que saben que el freno de disco central es mucho más positivo y seguro en agua que en los discos convencionales.

Rick Sayer es uno de esos jóvenes típicos tradicionalistas de Inglaterra. Por el mismo dinero hubiera podido comprar una Kawasaki K 500 tetracilíndrica, o una Honda CX 500 bicilíndrica con tres válvulas por cilindro, cardán y refrigeración por agua. Antes tenía una «Gold Star 500», pero para él, la Sanglas es de todas las motos del mercado actual la única que todavía tiene el tacto y el encanto de las legendarias monocilíndricas de los años 50..., pero con arranque eléctrico, frenos de disco y materiales de 1979.



Sanglas V-S

La sorpresa, sin embargo, vino en el Jarama durante la prueba de las «ocho quinientos». Carlos Morante no estaba muy ilusionado con la idea de llevar la Sanglas en la prueba de la vuelta rápida. Y los técnicos de las demás marcas esperaban que la Sanglas quedara muy, pero muy descolgada en todas las pruebas dinámicas. Pero su crono quedaba a sólo cinco segundos de los tiempos de la BMW R-45, la Sanglas «Y» y la Morini 500. Morante, por su parte, dijo que la S-2 era la moto que más le había sorprendido. Y estuvimos totalmente de acuerdo sobre lo que le hacía falta: una quinta marcha. O mejor dicho, una cuarta marcha para meter en la «laguna» entre tercera y directa.

Y esto es precisamente lo que Sanglas ha ofrecido con la V-5.

EL MOTOR, VETERANO PERO VIABLE

Si Sanglas saliese mañana con una versión de la V-5 con distribución desmodrómica, es posible que ganase medio CV a régimen máximo por haber eliminado los muelles de válvulas. Si Sanglas

saliese mañana con un motor con doble árbol de levas en culata y cuatro válvulas por cilindro, lo más probable es que no ganase ni medio CV, porque el sistema de árbol de levas en los cárteres y distribución por varillas y balancines sólo tiene desventajas cuando se trata de regímenes altísimos. Respetando el límite de 6.700 r.p.m. (que equivale a una velocidad lineal de pistón de 17,6 m/s) el dueño de la Sanglas no tiene que temer la posibilidad de «válvulas cruzadas». Otras máquinas que cuentan con distribución por varillas y balancines con BMW, Moto Guzzi, Cagiva, Triumph, Morini y Honda (en la CX 500). Tuve una Aermacchi de carreras con distribución por varillas y balancines que rendía su potencia máxima a 11.000 r.p.m., y, aunque la llevaba a 12.000 muchas veces, jamás se cruzaron las válvulas.

Igualmente, se pueden buscar los méritos de la distribución por varillas... fácil ajuste del juego de taqués, fácil desmontaje del motor, centro de gravedad del motor más bajo, menos complicaciones, etcétera.

Vamos, entonces, a ser justos desde el principio y admitir que no habría ninguna ventaja importante en un cambio en el sistema de distribución.

El motor de la Sanglas es de

carrera corta, tan sólo 79 mm. en relación con el diámetro de 89,5. Esto significa que el motor no está muy apretado en lo que se refiere a velocidad lineal de pistón, aún a 7.000 r.p.m. (18,4 metros/segundo). El cigüeñal y los enormes volantes de contrapeso giran sobre dos anchos apoyos. El cigüeñal es separable, con biela de una sola pieza y cojinetes de agujas.

La vida de estos cojinetes varía entre 30.000 y 40.000 kilómetros, y el trabajo de desmontar y volver a montar el motor es tan sólo una fracción del coste de una reparación semejante con una moto bicilíndrica o tetracilíndrica.

Su arranque eléctrico de fabricación Bosch ataca directamente a una corona montada en el volante izquierdo del mismo cigüeñal. El uso de un descompresor es una solución original que funciona muy bien. Sanglas, sin embargo, presentó este arranque eléctrico hace algunos años con el eje del motor de arranque sin sujeción suficiente, y esto motivó los molestos enganches de la «S» y la «F». Bosch reconoció su error en el diseño y los arranques de la serie S-2 y V-5 ya tienen sujeción del eje por la punta. He hecho ya unos 3.000 kilómetros con varias Sanglas S-2 y V-5 y no he tenido problemas con el arranque.

En frío es siempre esencial el uso del descompresor, pero, aunque Sanglas aconseja su uso incluso en caliente, he notado en la práctica que, con el motor ya a temperatura «de marcha», no hace falta tocar esta palanca.

Igual que los motores de la BMW, la Triumph, la Moto Guzzi y la Harley Davidson, este monocilíndrico sigue siendo un propulsor viable.

PRESTACIONES

La velocidad máxima es de unos 150 km/h, ya que el motor es idéntico al de las últimas S-2 y el desarrollo final en directa es el mismo de la S-2. En nuestra prueba anterior de la S-2, cronometramos una velocidad máxima de 144 km/h. en la recta del Jarama y 148 km/h. como promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base con y contra viento. En condiciones favorables logramos una velocidad máxima de 151 km/h. Los ingleses, en sus pruebas, han publicado cifras semejantes, desde los 144 km/h. de Motor Cycle Weekly hasta los 147 km/h. de Motor Cycle Mechanics.

Una velocidad de crucero de 120 km/h. es obtenible con un económico nivel de consumo de tan sólo 5,3 litros por 100 kilómetros. A 130 km/h., no llegamos a los 6 litros por 100.

Pero donde se nota una diferencia y una mejora importante es en aceleración. Gracias al nuevo cambio, con su buen esca-

lonamiento y su recorrido normal de palanca ya es mucho más fácil aprovechar la caballería del motor.

El embrague tiene la vida fácil debido a los «bajos» del motor. Este embrague multidisco en baño de aceite tiene tacto de seda y se puede accionar con un solo dedo.

En un futuro número publicaremos los promedios del kilómetro desde salida parada, ya que aquí, en Inglaterra, me ha sido imposible hacer la prueba de aceleración. Creo que este nuevo cambio significaría una diferencia de casi un segundo... y esto, aunque suena a poco, es una diferencia sensible.

Pero la Sanglas todavía no ha igualado las prestaciones de las mejoras monocilíndricas de antaño... La Gold Star de BSA y la Velocette Thruxton, ambas máquinas de 500 cc. capaces de sobrepasar sin dificultad la barrera mágica de las 100 millas por hora... a los 162 km/h.

Desde un punto de vista puramente práctico, no hace falta aumentar la potencia de la Sanglas si la consideramos como una máquina totalmente turística y utilitaria. Pero, hablando sin rodeos, hacen falta 3 ó 4 CV más para ofrecer prestaciones dignas de una 500.

Siendo una moto de carrera corta (en relación con el diámetro), la Sanglas no acusa vibraciones molestas hasta que llega a régimen alto. A regímenes por encima de 6.000 r.p.m., la vibración transmitida a las piernas del piloto por el depósito es molesta. El manillar está montado sobre silentblocks para filtrar vibraciones, y los reposapiés de goma también protegen al piloto de las vibraciones, pero el pasajero recibe muchas vibraciones «en directo» por medio de las más rígidas estriberas traseras.

Hizo un viaje en «motorway» de 200 millas al límite legal de 70 millas por hora (113 km/h) y no noté más que un pequeño hormigueo en las manos al final. Es una moto tan discreta que, aun durante la aceleración en quinta, no se oye más que el viento.

LOS «RUIDOS»

El silencioso es tan eficaz que se nota el ruido mecánico mucho más que el del escape. También hay ruido de admisión que me parece mayor de la cuenta.

En general, la impresión es de una moto con un exceso de ruido mecánico y de admisión.

Si el silencioso fuese un poco menos discreto, los ruidos desagradables quedarían borrados por el ruido agradable del silencioso. Como vimos en nuestra prueba de las ocho quinientos en el Jarama, la Sanglas 500 es una moto extraordinariamente silenciosa de escape e, igual que en la Morini 500, su rumorosidad me-

VESPA-CENTRO



NUEVA CENTRAL DE VENTAS Y RECAMBIOS VESPA EN MADRID

- DISTRIBUCION DE VESPA-VESPINO-GILERAS
- VENTA A TALLERES, DE RECAMBIOS ORIGINALES Y ACCESORIOS

C/ LOPEZ DE HOYOS, 82
Teléfonos 2 62 72 69 Recambios, y
2 61 88 40, ventas
MADRID

cánica es pronunciada. Para reducir el nivel de ruido de admisión habría que emplear una caja de filtro de aire más grande, cosa prácticamente imposible debido al poco espacio que existe entre el carburador y la enorme batería automovilística de fabricación Tudor.

Para poner las cosas en perspectiva, diría que, a una velocidad lineal de pistón de 11 metros por segundo, la Sanglas 500 registra tan sólo 88 dB en comparación con los 94 dB de la BMW R-45 y los 95 dB de la Laverda 500 (sin hablar de los 100 dB de la Ducati Desmo... aunque Ducati ya ha sustituido los silenciosos por otros mucho más civilizados). Así, con un silencioso que dejase escapar un par de fonos más y con un nuevo filtro de aire, la «calidad de ruido» del motor sería más agradable.

Francamente, creo que el silencioso de la Sanglas es de tamaño excesivo. El importador inglés ha montado un silencioso BSA Gold Star en una Sanglas y asegura que el ruido le resulta mucho más agradable, sin que se haya notado ninguna merma en el rendimiento del motor.

No estoy proponiendo el uso de un silencioso ofensivo ni antisocial, sino un silencioso que suene más «a moto».

ESTABILIDAD

Creo que he descubierto las dos causas de la sensación de «ligereza» en la dirección a velocidades altas. Lo hemos comentado en MOTOCICLISMO tanto con la Sanglas 500 como con la Sanglas 400 «Y».

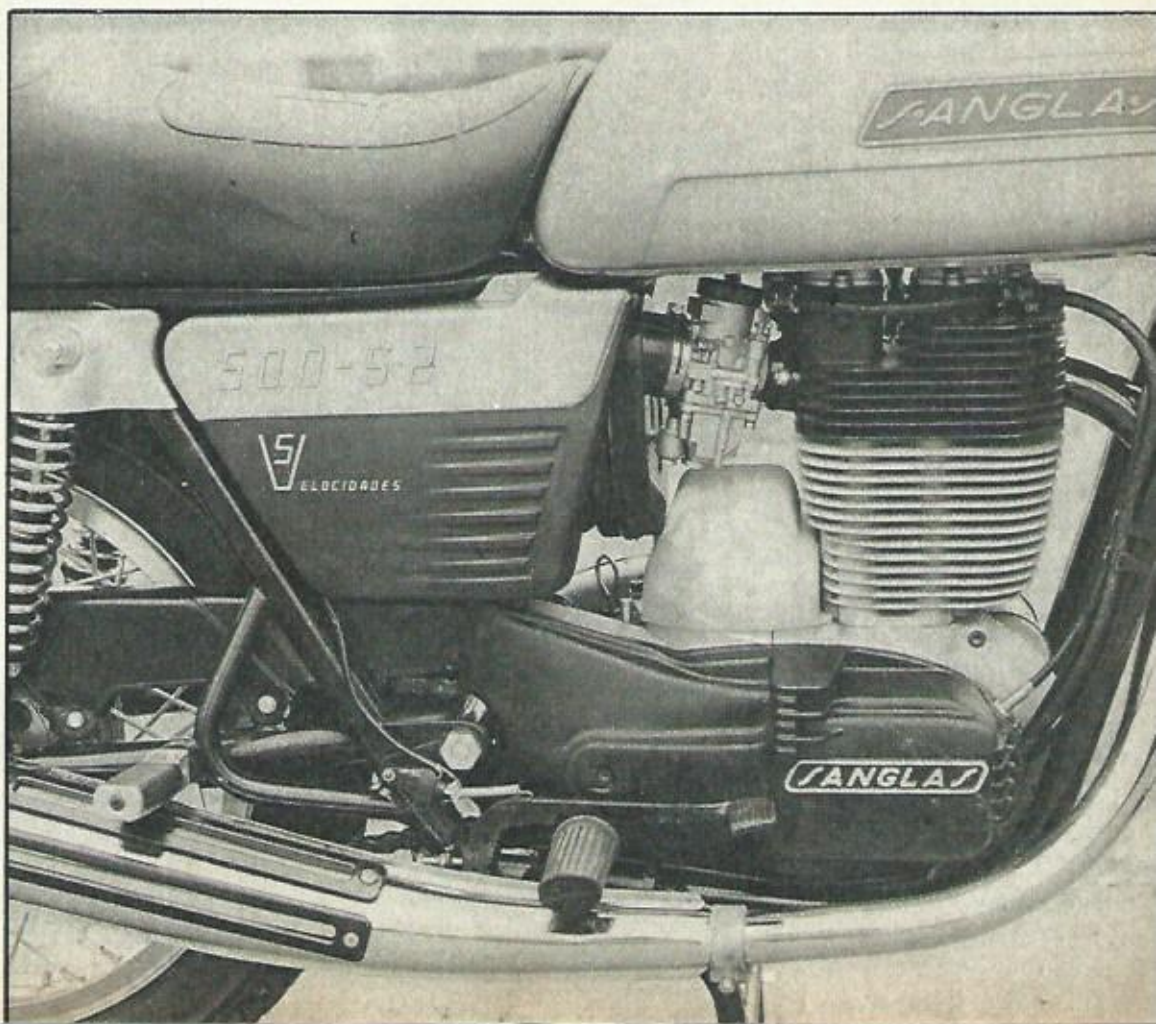
Lo que pasa es que, a unos 145 km/h, en línea recta, se empieza a notar una desagradable flotabilidad en la dirección. También durante conducción deportiva se nota una imprecisión que parece tener su origen en la horquilla delantera.

Dado que la horquilla Telesco con barras de 38 mm. es de una robustez ejemplar, podemos descartar la posibilidad de flexibilidad de barras. He hecho varios experimentos para resolver el problema... un problema que sólo se manifiesta a altas velocidades o durante conducción deportiva. Primero pedí a la fábrica que montara un amortiguador de dirección. Lo hicieron, aunque José Raja me aseguró que no hace falta. ¿Resultado? Ninguno, ni a alta velocidad ni en el momento crítico de hacer los cambios rápidos de inclinación en una serie de curvas enlazadas. De hecho, el único efecto del amortiguador de dirección fue el de estropear el tacto de la máquina en ciudad.

El segundo experimento fue bajar la dirección para cargar más peso delante. ¿Efecto? Nulo. Además, la falta de distancia entre el escape/silencioso y el suelo impone un límite en el ángulo de



Dos vistas laterales del motor y sus nuevas tapas de encendido y de distribución primaria. Las tres Sanglas V-5 que hemos probado hasta la fecha han sido estancas de cárteres, pero se ha escapado aceite por el desvaporizador. Una de las motos probadas en Gran Bretaña tenía desconectado el tubo de desvaporizador entre los cárteres y el filtro de aire, y ésta fue precisamente la Sanglas que «no sudaba» ni una gota de aceite por ningún lado, aun después de rodar un par de horas en carretera a 130 km/h.



Sanglas V-S

inclinación. Al bajar la dirección, se pierde todavía más distancia entre escape y suelo.

El tercer experimento fue cambiar los Michelin M-38 por un juego de Dunlop TT-100. Resultado: una mejora sutil, pero sensible a alta velocidad.

Como es sabido por todos, muchas veces un simple cambio de neumáticos puede alterar notablemente el comportamiento de una moto. La Ducati Darmah, por ejemplo, deja de ser «cabezona» tan pronto como se cambia el Michelin delantero por un TT-100 o un Pirelli Phantom.

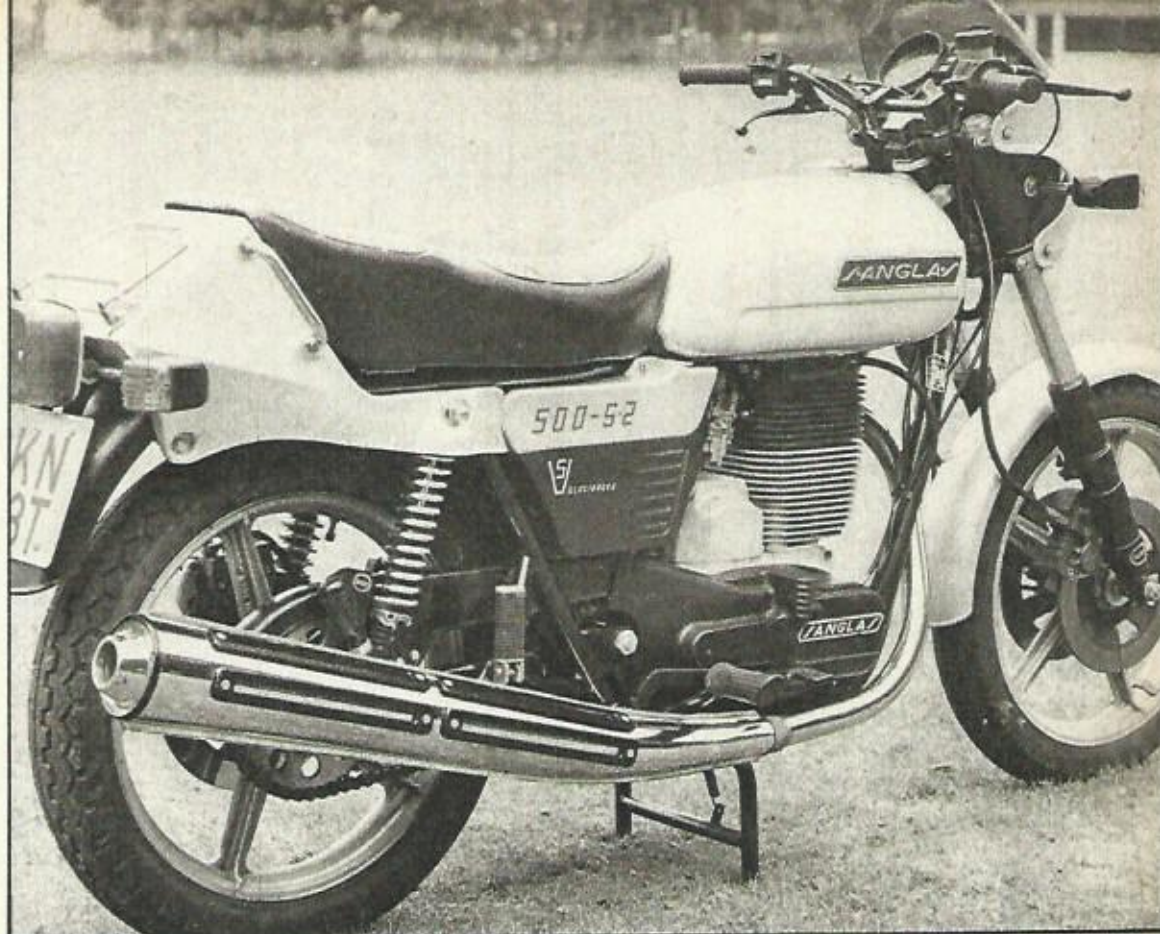
Pero lo que queda de «flotación de dirección» en la Sanglas bien puede estar motivado por los silentblocks del manillar. Triumph ha encontrado que hay un punto crítico en el que un manillar flotante puede causar un baile. Ellos todavía siguen con el manillar montado sobre silentblocks, pero con menos movimiento y flexibilidad que en la Sanglas.

De todos modos, la Sanglas, tal como sale de l'Hospitalet, no tiene ningunos vicios importantes en el apartado estabilidad durante conducción normal.

Los amortiguadores Telesco de gas han sido criticados en nuestras páginas en otras ocasiones. En la presentación de la V-5 alabamos la suavidad de los amortiguadores durante la utilización turística, pero comentamos que se muestran blandos durante conducción deportiva. Una cosa interesante, sin embargo, es que en la prensa inglesa no se ha publicado ni una palabra hablando ni de los problemas de dirección ni de amortiguadores durante conducción al límite. Es posible que los ingleses no «aprieten» tanto debido a la congestión de tráfico en su pequeña y muy poblada isla, pero otro factor puede ser que las carreteras inglesas son en general muy superiores a las secundarias de España, donde hacemos la mayoría de los kilómetros de motos de prueba. Durante mi contacto con la Sanglas en Inglaterra no noté ningún defecto de suspensiones.

EL FRENADO

En adición a la Sanglas V-5 de serie, con tres discos Recmo, probé también una Sanglas V-5 equipada con el disco central de diseño Sanglas y fabricación Recmo delante y el clásico tambor de una sola leva detrás. Hace unos cuatro años probé una Sanglas S-500 con esta combinación de frenos y la encontré satisfactoria, pero hace poco probé una 400 F con los mismos frenos y noté una diferencia tan pronunciada que cambié del todo mis impresiones iniciales. Todavía



El silencioso es voluminoso, pero muy eficaz. La Sanglas es la moto de cilindrada media más cuidada de todas las marcas que se venden en España. Aunque el cromado parece de buena calidad en esta foto, la verdad es que el dueño inglés de esta moto ha tenido que limpiar y pulir a mano este silencioso y tubo de escape cada noche para evitar la oxidación. El cromado del silencioso no parece capaz de resistir el clima inglés.

hace falta mejorar un poco el tacto, pero este freno integral ofrece un argumento muy importante para los que viajan aun cuando llueve. El freno integral está totalmente protegido de la lluvia y no sufre de la «demora» habitual de los discos normales en agua.

En seco me encontré más a gusto con la Sanglas de tres discos, pero, en mojado, esta combinación de tambor y disco central ofrece el frenado más seguro y «de confianza» que jamás he probado sobre agua. Lo dije en la prueba comparativa de la Sanglas 400 F y la Ducati Strada y lo repito aquí. Sanglas debe seguir adelante con este original freno. A los ingleses, que hacen muchísimos kilómetros en mojado, el freno integral les ha gustado mucho. El dueño de la moto, que aparece en alguna de estas fotos, Rick Sayer, asegura que el tambor trasero le va muy bien y que le gusta mucho más la estética de las llantas de radios Akront que el de las llantas de aleación.

Lo de los radios es cosa de gustos, pero Sanglas y Recmo deben saber que su freno integral ha motivado mucho comentario favorable en Inglaterra. Todavía hace falta perfeccionar el tacto y mejorar un poco la potencia del freno, pero, para los que quieren un frenado seguro, aun bajo el agua, el freno integral podría re-

presentar una alternativa original y eficaz.

Volviendo a la moto de tres discos que se vende en España, diría que el frenado es bueno, con excelente progresividad delante. Detrás, sin embargo, hay un exceso de recorrido de palanca y, como consecuencia, una falta de progresividad.

UNAS MEJORAS QUE HACEN FALTA... ¡YA!

Aunque los ingleses en general tienen ciertos prejuicios a favor de la monocilíndrica de cuatro tiempos, el motociclista inglés y el español tienen el mismo criterio y ven en la Sanglas las mismas cualidades y los mismos defectos.

1. El acabado de las llantas de aleación, en el modelo de cinco palos, es pobre.

2. El escape y silencioso tocan el suelo demasiado temprano en inclinaciones.

3. El silencioso es desproporcionadamente grande.

4. El cromado del silencioso todavía no resiste la oxidación.

5. Los mandos, manetas, chivatos e instrumentos no están a nivel de la competencia japonesa.

6. El desvaporizador de los cárteres, que está conectado por un tubo a la «caja de aire» del filtro del carburador, deja escapar

aceite e incluso puede llegar a engrasar la bujía. A velocidades altas, la succión del cilindro es fuerte. Sanglas tendrá que estudiar una manera de solucionar este problema, porque su motor, en general, es totalmente estanco.

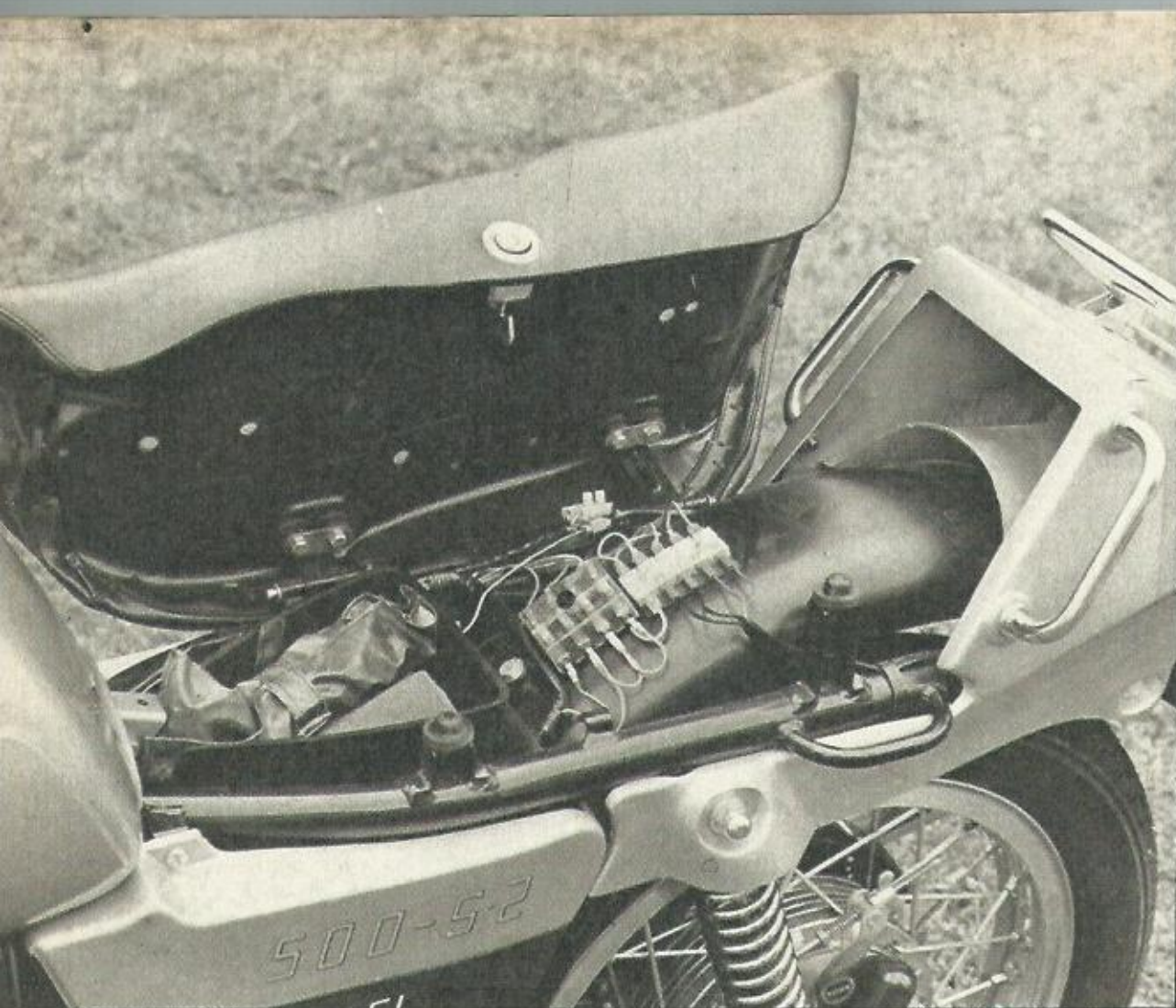
7. Las prestaciones son más dignas de una 350 que de una 500 c.c.

8. Estéticamente creo que casi todos estamos de acuerdo en que la línea de la S-2 favorece mucho más a la monocilíndrica que a la bicilíndrica de motor Yamaha. Pero muchos han comentado que el colín es muy grande para una 500 c.c.

9. Considero que la Sanglas pesa unos 10 kilos más de lo que una 500 monocilíndrica debe pesar.

ELIMINANDO PESO

Para eliminar peso, se podría cambiar la enorme batería de coche por una batería de dimensiones convencionales. Dado que el motor de arranque funciona con un descompresor para ayudar en las arrancadas por la mañana y en frío, una batería normal de 12 voltios debe ser suficiente... ya que, incluso las japonesas de 1.000 c.c. cuentan con baterías que pesan la quinta parte de lo que pesa esta batería Tudor. Al



Sillín abatible, hueco útil en el colín, instalación eléctrica y compartimiento para herramientas.

FICHA TECNICA

Motor monocilíndrico: cuatro tiempos, con árbol de levas en los cárteres y distribución por varillas y balancines. Cárteres divididos verticalmente. Culata de aluminio.

Cilindrada: 497 c.c.

Diámetro x carrera: 89,5 x 79 mm.

Relación de compresión: 9,3:1.

Carburador: Amal 2932/407 de 32 mm.

Transmisión: primaria y secundaria por cadena.

Caja de cambios: cinco relaciones.

Embrague: multidisco en baño de aceite.

Encendido: batería de 12 voltios, platinos, bobina y alternador.

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

Bastidor: Doble cuna cerrada.

Peso en seco: 174 kg. (según fábrica).

Peso en seco (con aceite) en la prueba de motociclismo: 181,4 kg.

Potencia máxima: 35 CV. a 6.700 r.p.m.

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

Fabricante: Talleres Sanglas, S. A. Rbla. Marina, 472-476. Hospitalet (Barcelona).

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 148 km/h. (1). 1.000 desde salida parada: prueba no realizada.

(1) Promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base. Piloto llevando mono de cuero y agachado del todo.

CONSUMO

A 100 km/h. (reales), 3,9 litros/100 km. (1).

A 120 km/h. (reales), 5,3 litros/100 km.

Conducción deportiva: 6,38 litros/100 km.

(1) Los promedios se han obtenido en pruebas de 50 km., con y contra viento, en autopista y sobre un mismo recorrido base.

ERROR DEL VELOCIMETRO

Velocidad LEIDA	Reales	Error
80	75	5
100	93	7
120	112,5	7,5
140	130	10
Promedio de error:	6,6 %	

Sanglas V-S

eliminar la batería, habría lugar para montar un filtro de aire más largo y grande. Esto reduciría el ruido de admisión y posiblemente solucionarían el problema del des-
68 MOTOCICLISMO

vaporizador, ya que el tubo podría entrar en la parte trasera, más lejos de los efectos directos de la succión del cilindro.

Con un cambio de batería, un colín menos grande y un silencioso menos voluminoso, es fácil que se ahorrase gran parte de los 10 kilos que hacen falta restar



El chivato de presión de aceite se comporta como un intermitente a pocas r.p.m., y por la noche es muy molesto. El chivato de la luz larga es excesivamente brillante. No estamos del todo convencidos con el manillar montado sobre el silenbloca. Por un lado protege al piloto de las vibraciones, pero nuestro probador opina que la desagradable sensación de flotación en la dirección a altas velocidades puede ser el resultado de esta innovación.

para colocar la Sanglas a nivel de la Yamaha SR 500 en lo que se refiere a relación peso/potencia... especialmente si los técnicos de Sanglas pueden encontrar unos 3 ó 4 CV más en la cámara de combustión.

UNA MOTO PARA LOS AÑOS 80

Los precios del crudo han subido un 60 por 100 durante el último año. El precio de la gasolina ya está en 46 pesetas el litro, y podemos estar seguros de que seguirá subiendo periódicamente en el futuro inmediato. Los límites de velocidad en casi todo el mundo ya están entre los 100 y los 120 km/h. En USA, el límite de velocidad es de 88 km/h, y en Africa del Sur el nuevo límite es de 70 km/h. En USA, un exceso de velocidad de tan sólo 30 km/h., o sea, unos 110 km/h., puede costarle al culpable el permiso de conducir más una multa fuerte. En Africa del Sur, una velocidad de 85 km/h. (15 km/h. por encima del límite) se convierte automáticamente en una multa de 60.000 pesetas y la pérdida del permiso de conducir. El conductor sudafricano es llevado, con esposas, a una cárcel en donde tiene que esperar a ser juzgado.

No creo que nosotros lleguemos nunca a estos extremos.

pero la crisis de energía se ha convertido en precios altos de la gasolina y en límites bajos de velocidad. Y la moto de gran cilindrada y seis cilindros probablemente se va a convertir en el dinosaurio de la evolución de la moto. Pero, pase lo que pase, las motos ahorradoras, poco complicadas, clásicas y monocilíndricas como la Sanglas V-5, la Yamaha SR-500 y las Ducati «mono» de 250 y 350 parecen tener un futuro prometedor.

Con un consumo de tan sólo 3,9 litros a los 100 km/h. y una velocidad máxima de más de 150 km/h. en condiciones favorables, la Sanglas ofrece una alternativa clásica y práctica. Durante los años ochenta el énfasis volverá al consumo y a la simplicidad.

Durante muchos años, Talleres Sanglas ha seguido adelante con su motor monocilíndrico y con su robusto chasis de doble cuna. Han escuchado críticas que, muchas veces, se basaban más en la moda del momento que en conceptos prácticos, pero Javier Sanglas y los demás técnicos de su fábrica no han cambiado su trayectoria. Quizá ha sido así porque don Javier había visto en su bola de cristal la crisis de energía y las tendencias actuales, que han vuelto a convertir su gran «mono» en un producto viable. Se puede decir que la fábrica



Este freno, de diseño Sanglas, ha tenido muy buena prensa en Inglaterra. En agua es ideal, pero opinamos que todavía le hace falta una revisión para que ofrezca un frenado suficiente en seco a altas velocidades.

Sanglas ha tenido suerte, se puede decir que su persistencia ha sido un ejemplo de fe más que de marketing..., pero lo que no se puede negar es que, en 1980, la Sanglas V-5 está mucho más en armonía con los tiempos, reglamentos y ambiente actual que otras motos como la Kawasaki KZ-1300 y la Honda CBX.

Para mí, el cambio del número de relaciones ha modificado mi opinión de la moto. Con el larguísimo recorrido y el mal escalonamiento de la moto de cuatro marchas, nunca me encontraba a gusto hasta llegar a la velocidad de cruce.

Pero el nuevo cambio ha eliminado los dos defectos más importantes de la moto. Lo que pasa es que estos defectos para mí eran tan importantes que me estropeaban la moto casi del todo. Ahora la máquina parece otra, y, por primera vez, he podido disfrutar de los bajos y de la elasticidad de la Sanglas 500 sin tener un disgusto cada vez que me tocaba cambiar la marcha... y he podido acelerar desde cero a 150 km/h. sin andar perdido durante largos momentos en aquella «laguna negra» entre tercera y directa del modelo anterior. Todavía tiene defectos, pero si la fábrica puede corregir unos detalles más, la V-5 tendrá cuerda para muchos años.

Si estás entre los que quieren

la «finura» de motos multicilíndricas o las prestaciones de motos deportivas, olvídate de la Sanglas. Digan lo que digan, vibra y vibra fuerte en comparación con una moto como la Benelli 500. Su acabado todavía está lejos de lo que tomamos como normal en la mayoría de las europeas y en todas las japonesas. Pero si lo que buscas es una moto de turismo y ciudad, capaz de proporcionar una velocidad máxima de unos 150 km/h. y de mantener una velocidad de cruce de 120 km/h., entonces la versión mejorada de la Sanglas 500, ya con un arranque eléctrico sin problemas y una caja de cambios buena, puede ofrecer lo que necesitas..., una motocicleta hecha para viajar y para durar.

Para mí, la Sanglas 400 «Y», con su motor Yamaha, es una máquina buena pero «ordinaria», mientras que la Sanglas V-5 es una clásica que todavía está en producción y que sigue siendo viable. Puede ser que haya estado demasiado tiempo con los ingleses, aquí, en el país de las Norton Manx y de las Matchless G-50, pero me ha gustado la V-5. El diseño es antiguo pero no anticuado... un matiz importante.

Dennis Noyes
Fotos: David Alexander
MOTOCICLISMO 69