

Por encima de cualquier otra consideración, la nueva Sanglas 500 S2 es atractiva. ¿No os parece?

Como habréis podido comprobar aquellos que compráis la revista con asiduidad, SOLO MOTO ha abordado el tema Sanglas-Yamaha, con antelación sobre cualquier otro medio de información de este país, y sobre todo, con el más neutro de los criterios.

Desde nuestro último comunicado, «El juego de los despropósitos», la situación con respecto al pacto Sanglas-Yamaha no

ha variado en ningún sentido. Es decir, Sanglas sigue reivindicando ante la Administración su derecho a importar parte de un motor Yamaha, mientras los fabricantes nacionales siguen oponiendo dura resistencia ante la misma para que la operación no se lleve a término.

El hecho de que Sanglas disponga de un grupo propulsor bicilíndrico es pues una cuestión de tiempo y sobre todo de circunstancias; pero mientras esta situación toma uno u otro derrotero, Sanglas como industrial que es, debe de seguir su camino.



Levantando el asiento tendremos acceso al sistema eléctrico, sobre el que va una bandeja portaherramientas. Además, el elegante colín es hueco, y dentro de él se pueden colocar multitud de cosas.

El modelo que hoy traemos a nuestras páginas no es novedad puesto que ya fue revelado en el anterior número de SOLO MOTO, pero expresamente hemos querido rodar con él para daros una impresión de manejo.

La 500 S2, significa otro eslabón más en el esfuerzo de Sanglas por mantener su sitio en el mercado, un sitio, por el que ha luchado durante años y años.

Si de algún modo sirviera la comparación, la situación actual de Sanglas se me antoja similar a la de BMW, salvando las distancias. En BMW siguen fieles a una forma de fabricar. La estructura primaria de su tecnología deriva de los primeros años de BMW como industria motociclista; la fábrica continúa evolucionando con una sólida consigna «cambiar la forma, pero no el modo».

En Sanglas, la situación no es distinta, a pesar de que la voluntad de los hombres de Hospitalet, es muy concreta: crear la Sanglas-Yamaha.

Por esto, la evolución de su 500 mono tiene cierto paralelismo con la de BMW. Se trata de mantener viva una concepción mecánica a pesar de sus muchos años. ¿Lo han conseguido?

Honestamente creo que sí. Por supuesto que no son mayoría los «enamorado de la técnica Sanglas» y no han sido pocos los que me han reprochado cuando hemos probado una de ellas, que se «nos iba la mano» en los elogios.

Pienso, y además estoy convencido, que Sanglas, al igual que BMW, es una «animal de costumbres». Normalmente, cuando pruebo cualquier modelo, intento conseguir la opinión de

TOMA DE CONTACTO SANGLAS ¿ESPERAN



usuarios habituales del mismo para de este modo tener una idea más concreta y sobre todo real de mis experiencias con el mismo. Unas veces, las opiniones de los propietarios son buenísimas y otras no tanto. Pues bien, con la

Sanglas la sorpresa es grande cuando casi la totalidad de gente a la que he preguntado, usuarios de las mismas, se han mostrado satisfecísimos del rendimiento-comportamiento de «su» Sanglas.

En la parte posterior del colín, se ha situado un portapaquetes en tubo cromado. Una buena solución, funcional y práctica.

En el lado derecho del robustísimo doble cuna que constituye el bastidor, viene colocado el monocontacto del aceite.



OS2

¿LA CHEISA?

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

Sin duda, una vez más he de referirme a la conclusión que he extraído a lo largo de mis años como probador e informador. No existen motos mejores ni peores que otras, simplemente existen personas diferentes.

Hablar de «la más bonita», «la más rápida», «la más estable», «la más robusta» o todo lo contrario es pura opinión subjetiva, que depende en cualquier caso del

gusto y pasión individual de la persona que está opinando. Dios me guarde, de escribir jamás públicamente, que esta o aquella es la mejor o la peor moto del mundo, porque mi opinión, será siempre MI opinión.

COMO ES LA S2

No creo que me haga falta extenderme mucho en esta toma de contacto, puesto que la S2 es





La «parte trasera» también es «new look», montando llanta de aleación y freno de disco. Una solución que se nos antoja importante, y muy de acuerdo con las nuevas tendencias en máquinas de gran cilindrada.

en lo básico muy similar a la actual 500 S. A mi modo de ver, las siglas S2 diferencian dos puntos, uno la estética que ha cambiado radicalmente (incluyo en ella las llantas y los frenos) y el otro, el motor propiamente dicho que ha sido modificado en los puntos más delicados.

Dos puntos, que a pesar de actuar sobre una base ya muy conocida la transforman radicalmente, tanto visual como dinámicamente.

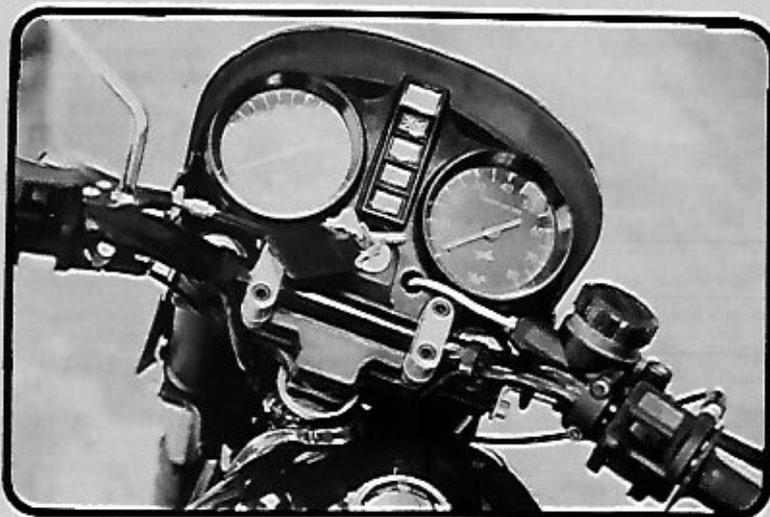
Hablando de la estética, no podemos ocultar que el trabajo de Sanglas ha sido espectacular. Rompiendo con los clásicos moldes tradicionalistas de la firma, la S2 es todo un compendio de líneas «in» muy de acuerdo con la tendencia marcada por los «orientales».

Un depósito de combustibles de grandes dimensiones exteriores con una cabida total de lo cual ofrece unas grandes posibilidades para uso rutero habida cuenta de la «poca sed» que siempre ha hecho gala Sanglas.

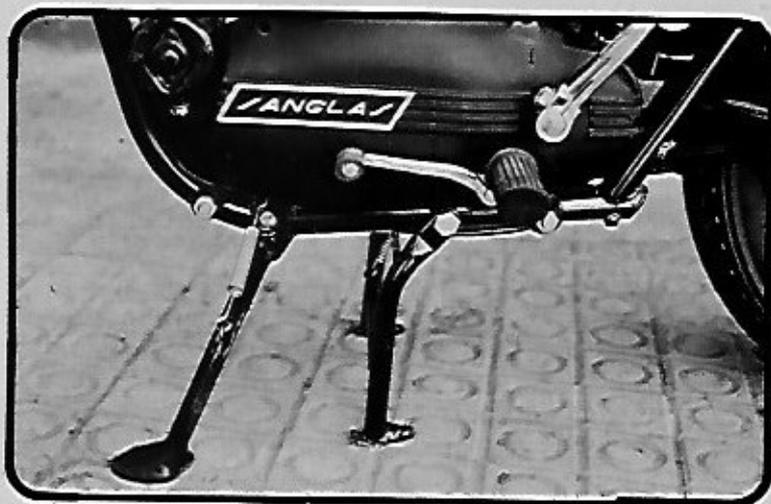
El asiento, está embutido entre el depósito y un práctico colín trasero, a su vez, el asiento se abre lateralmente y da acceso a una bandeja de honradas dimensiones que aloja las herramientas y posibles documentos; tras la bandeja, y sobre una parte del guardabarros, están instaladas las conexiones eléctricas y usibles, y tras éstos, el colín tra-



La frenada se nos antoja fantástica, aunque algo dura, ya que la bomba Sanglas tiene mayor diámetro que la original Recmo. Sin embargo, la conjunción de dos discos (en aluminio) y la llanta delantera de aleación merecen una de nuestras aprobaciones.



En el cuadro de mandos se han experimentado pocas pero sustanciales mejoras, entre las que destaca la nueva colocación de la llave de contacto, ahora situada en el mencionado cuadro de mandos, más asequible, y además protegida de la lluvia.



Caballote central, y para los «más débiles» un caballote lateral, muy útil y un inigualable complemento del primero.

sero, nos ofrece un cofre de múltiples posibilidades; guarda documentos, porta gorras, guantes, etc. etc. El conjunto asiento, depósito, colín, nos recuerda aunque en realidad tiene muy

poco en común, a la Yamaha 500 XS. Lo más destacable son sin duda los colores escogidos. El rojo, el gris (plata) y el azul.

Llamativos, muy vivos y sobre todo muy luminosos. Este último atributo lo definiría como un seguro de vida al rodar por carretera. Es muy importante que en la ruta seamos siempre «visibles», nos va en ello la vida.

Pero además, en el trabajo de «puesta al día» realizado por Sanglas destacaría un hecho muy significativo. La confianza de la marca en la «nueva industria auxiliar española».

La adopción de llantas rígidas o de aleación, y los frenos de disco firmados por RECMO es una concesión de Sanglas que tiene a mi modo de ver su indudable importancia, dado que la marca de Hospitalet ha sido siempre

reacia a todo aquello que no «se ha guisado ella misma».

Si tenemos en cuenta que por primera vez utiliza elementos ajenos, de importancia (llantas y discos) que además están realizados por una marca novata y lo que es «peon» nacional y para colmo, prescinde de su habitual freno de disco «made in Sanglas» que tanto dinero le costó a la marca, en beneficio de los RECMO, tendremos que convenir que Sanglas ha dado un gran paso en el desarrollo de la industria auxiliar nacional.

En efecto, la firma RECMO que empezó tímidamente hace dos años, llamando de puerta a puerta en cada fábrica y recibiendo hoy sí y mañana también la indiferencia por respuesta, se sitúa hoy como una importante pieza para todos aquellos fabricantes que quieran introducirse en los vehículos de carretera. Bultaco, monta RECMO como material de origen, hoy lo hace Sanglas. Un buen porvenir le espera a esta marca, que por la propia responsabilidad que asume no dudamos se separará en su desarrollo tecnológico.

La utilización de llantas rígidas tiene, a mi modo de ver, dos ventajas importantes si la comparamos con las clásicas de radios. La rigidez y el equilibrio.

LA MOTO «CLAVA» CUANDO LOS «ANIMOS ESTAN ALTERADOS»

En cuanto a los discos, nada que objetar. Para mí no son ningún secreto puesto que los he utilizado en mi Yamaha TZ 250 cc. de competición y hasta la fecha no tengo queja alguna. Los discos son de aluminio tratados con cromo duro (sumamente livianos) mientras las pinzas son de doble pistón (actúan empujando la pastilla por ambas caras del disco). El comportamiento sobre la Sanglas S2 es muy superior al del clásico Sanglas, que exigía un gran esfuerzo para un resultado final no demasiado satisfactorio. Ahora, la frenada es potente, sobre todo en la rueda posterior, y delante, se nota únicamente cierta dureza de la maneta en la presión, producida por la utilización de la bomba Sanglas Sanglas que lleva un pistón de mayor diámetro que las bombas RECMO. En cualquier caso, es simplemente un problema de tacto por que la moto «clava» cuando los «ánimos están alterados».

Por lo que respecta a la «ropa» de la S2, diremos que está firmada por la marca TCP, igualmente una industria incipiente y en la que Sanglas ha decidido confiar.

El carenado frontal que cubre los relojes y los chivatos es a mi gusto una delicia de diseño, y con la nueva pintura se realza aún más.

Un carenado que ya tiene varios años de vida y por el que parece no pasar el tiempo.

EL MOTOR: REFORZARLOS PUNTOS DEBILES

Ahora, los carters llevan un tabicado junto al cigüeñal para controlar el movimiento del aceite y lograr una mejor circulación del mismo lo que se traduce en un menor consumo y una mejor lubricación a alto régimen.

El pistón ha sido igualmente modificado; tanto en su estructura superior (cabeza del mismo que ahora es oval) como en la adopción de una falda más larga.

Los aros son igualmente distintos a los de la 500 S.

A la biela se le ha dotado en este modelo de un nuevo cojinete reforzado que lleva 21 agujas y la jaula está tratada térmicamente.

A las mejoras de pistón y cigüeñal, añadiremos una camisa de mayor diámetro para evitar deformaciones. Para disminuir el ruido de motor en general se han

guías de bronce aluminio, que con una mayor duración útil permiten una menor holgura de trabajo traduciéndose en un comportamiento más silencioso de las válvulas. Los conos de éstas, son a su vez más rígidos.

Los taquets tienen ahora un tratamiento de cromo duro con lo que se consigue un menor rozamiento con las levas. Igualmente se ha dotado a los engranajes de la distribución de un nuevo dentado que ofrece un trabajo más suave y silencioso.

El embrague ha sido igualmente motivo de estudio de este modelo. Los discos son de nuevo material, así como la piña y el tambor del embrague que son de acero reforzado; asimismo, se ha dispuesto un nuevo amortiguador de tensiones a la salida del eje del rotor con la idea de ofrecer una mayor durabilidad a la cadena primaria.

Igualmente el selector del cambio se ha reforzado y al cable del gas se le ha dotado de un tubo de deslizamiento Delrin con un menor rozamiento y un funcionamiento suave.

comportamiento dinámico que la 500 S.

Ahora, la S2 nos ofrece un aspecto mucho más atractivo, quizás más cómodo, y sobre todo un motor más robusto y fiable. En teoría, la S2 debe de ser capaz de recorrer largas distancias sin dar ningún síntoma de fatiga, porque sobre todo Sanglas ha mejorado un punto que había dado algún problema en las 500 S: el engrase.

Rodando con la S2 destaca casi tanto como la «nueva frenada», un tacto de embrague realmente inmejorable. Por el contrario el cambio sigue teniendo excesivo recorrido aunque la sonoridad del mismo está prácticamente suprimida excepto al introducir la primera con el motor frío. En caliente es la suavidad personificada. El manillar ha sido dispuesto sobre un silentbloc (la prolongación del soporte de los relojes) que absorbe gran parte de las vibraciones que en la 500 S afectaban notablemente en las manos.

A 120 KM. HORA POR CUALQUIER RUTA

Ahora, se puede recorrer durante largo rato y a un promedio de 120 km. por hora, cualquier tipo de ruta sin que las vibraciones le haga a uno «desistir» del viaje. La estabilidad, sigue siendo impecable y sumamente noble de reacciones. Recuerdo una vez más, que Sanglas ofrece unas suspensiones inmejorables (Betor delante) y que los Michelin M 38 en la medida de la Sanglas son perfectos para turismo.

La S2 admite perfectamente una velocidad de crucero 120/130 km. hora con un consumo que podría considerarse como el más bajo de todas las medio litro en actual venta en España (5'5 a 6 a los 100).

Para viajar por carretera, el equipo de Sanglas es óptimo, y la luz (todo) sobrada para devorar kilómetros acompañando a la luna.

EN SINTESIS

La nueva 500 S2 es sin duda una buena alternativa para un público muy determinado, o los sanglistas de toda la vida, que con ella encontrarán una nueva dimensión o bien para aquellos «no iniciados» en las motos de «verdad» que deseen conocer las sensaciones de una super bike a un precio notablemente inferior al resto de las 500 en el mercado y sobre todo con la garantía de una mecánica que bien tratada no debe de darles ningún problema.

Jaime ALGUERSUARI
Fotos: J. M. ALGUERSUARI



dispuesto unos antivibrantes entre las alzas del cilindro y la culata.

Respecto a esta última, se han montado en la S2 unas nuevas

EN MARCHA

No me extenderé excesivamente porque de hecho la Sanglas S2 nos aporta el mismo