

**TOMA DE CONTACTO
SANGLAS 400 F.**

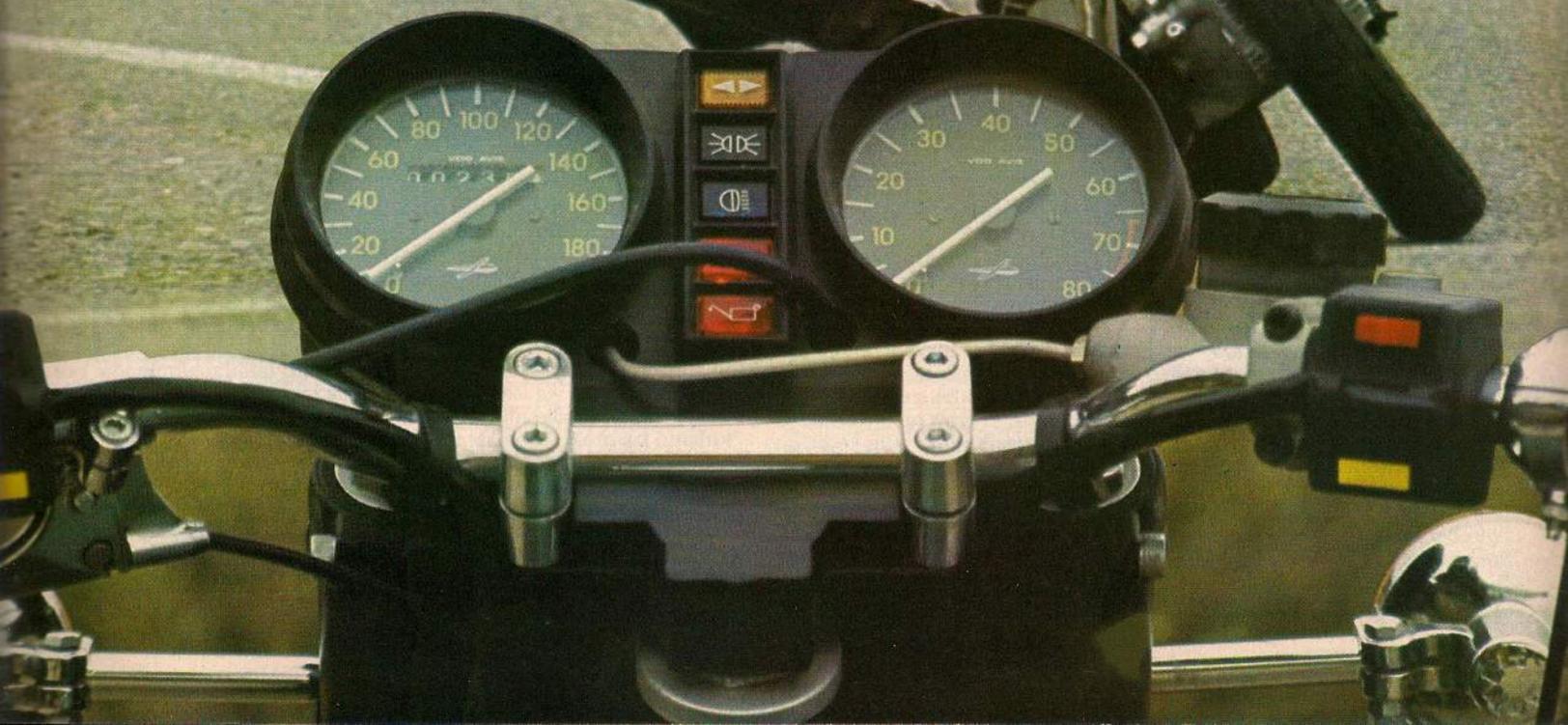
LA AHORRADORA INTELIGENTE

Hace aproximadamente cuatro meses presentamos un amplio contacto con la Sanglas 500 S; una moto que adoptaba la característica estructura Sanglas pero aportaba una serie de profundas innovaciones que en cierto modo la hacían distinta en lo fundamental a todo lo fabricado por la marca hasta la fecha.

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



La S, dentro de las propias limitaciones de su mecánica, es la moto más rápida que ha fabricado la casa de Hospitalet, guardando ciertamente muy poco en común con sus modelos hermanos.

Hoy, llega a nuestras páginas una nueva Sanglas, la 400 F.

Al decir nueva, me estoy refiriendo al "distinto aire" con que han sido recreadas partiendo de la base del, hasta hoy, tan popular 400 eléctrico. La F no es otra cosa que la continuación "a mejor" de la 400 "azul" que tan buen sabor de boca ha dejado en la mayoría de sus usuarios.

No olvidemos que en el período de 1975 se han vendido más de 2.000 unidades del modelo eléctrico.

Sanglas, que está sufriendo un período de intensa y profunda transformación, dio un primer paso hacia ambiciosas metas, con un retoque profundo en su modelo base, el 400, convirtiéndolo en un 500 de muy honestas prestaciones.

Siguiendo el camino emprendido y aprovechando la nueva tecnología aplicada al grupo motor, se pensó en producir al mismo tiempo una nueva 400 sin pretensiones velocísticas ni tan siquiera de Gran Turismo, pero que aprovechando una gran parte de las mejoras en la 500, se convirtiera en fiel aliada de los que desean un vehículo duro, super económico, y al mismo tiempo vistoso.

Esto es sencillamente la Sanglas 400 F.

Una extrapolación afortunada de la anterior 400.

Básicamente la F es una moto muy bien presentada, con acabados de altura y con la importante virtud de usar gasolina de 85 octanos y no consumir más de lo necesario.

Exactamente cuatro litros a los 100 km, siempre que no excedamos de los 100 km por hora.

Manejando la F hemos pensado mucho en quien es el cliente potencial de la misma.

Evidentemente hay dos tipos de motociclistas; el práctico y el deportivo. A su vez, existen en el mercado diversidad de marcas y modelos, cada uno de ellos encaminados hacia unas determinadas características.

Hay motos exclusivamente deportivas, otras, pretenden lograr el equilibrio entre práctico-deportivas, y otras únicamente prácticas.

La Sanglas, honradamente, se encasilla perfectamente en este último sector. Veamos sus ventajas, una vez aclarado a qué mercado se dirige la moto de nuestro test.

Para los futuros clientes de una moto práctica, ante todo, debe de interesarles un conjunto de cosas, que sumadas, y posteriormente comparadas deben de ofrecerles la moto ideal para sus necesidades.

La F es una motocicleta práctica que ofrece; en primer lugar un



La instrumentación es idéntica a la de su hermana 500-S, y muy completa, únicamente echamos a faltar un contador parcial de kilómetros.

poderoso arranque eléctrico, importantísimo a la hora de valorar.

La extraordinaria posibilidad de utilizar carburante de 85 octanos (unas 6 pesetas de diferencia por litro respecto a la Super) y un consumo garantizado de 4 ó 4,5 litros a los 100 km en utilización normal.

Un magnífico equipo eléctrico que permite tres faros de iodo (utiliza una batería de 12 voltios y 38 amperios).

Por supuesto no podemos olvidar tampoco su potente alternador (el mismo que monta el Ford Fiesta).

En cuanto al motor se han incorporado prácticamente todas las innovaciones que aporta la nueva 500 S.

El cigüeñal, montado sobre cojinetes de agujas, taquets cromados, nuevos aros, y un distinto trabajo sobre los conductos de admisión y escape en la culata.

Veamos ahora sus defectos.

Como todas las cajas Sanglas, censurable el gran recorrido de la palanca de cambio y la relación entre marchas excesivamente abierta.

Nota negativa, para el freno de disco doble interior fabricado por Sanglas; excesiva fuerza, aplicada a la maneta, para un resultado poco convincente.

Este freno debería frenar más con menos presión.

Y en cuanto a prestaciones ningún piropo.

A la F no podemos buscarle aceleración porque no "es su fuerte" en cuanto a la velocidad punta, los 130 de máxima y 115 - 120 de cruceo debemos considerarlo como tope.

A muchos pueden parecerle estos datos como la mayor nota negativa, cuando en realidad, estamos hablando de una moto hecha de cara a un cliente determinado: el práctico.

Hemos incluido las prestaciones en el aspecto negativo por fidelidad a la información general de todos nuestros lectores, pero en realidad, al futuro usuario Sanglas, la aceleración y la velocidad punta son dos cuestiones de segundo orden.

La F, repito de nuevo, no pretende ser una moto de gran turismo, simplemente una buena moto de turismo "a secas" pero con la gran habilidad de hacer "turismo barato", y en ese aspecto sí que pocas motos están a su altura. Estoy pensando en otra motocicleta del mercado de esa cilindrada que reúne un conjunto de cosas que a la F le son comunes, como por ejemplo el arranque eléctrico, su consumo, su po-

sibilidad de utilizar 85 octanos, su acabado, y la dureza de su motor...

En fin, a la Sanglas 400 F, la definiría como la "gran y limpia ciudadana" y honrada viajera: especialmente fabricada para gente a la que la idea del tiempo no es igual a la de velocidad, si no de dinero, ahorrado; claro está, en emplearlo.

IMPRESIONES DE MANEJO

Antes de montar en la Sanglas 400-F hemos de pensar qué es lo que hemos de pedirle a esta máquina. Ya hemos abordado el tema de la velocidad máxima, la aceleración, y otros etcéteras que vienen implícitos en estas características. La operación de puesta en marcha es la "normal" en una moto clásica: abrir la gasolina, excitar el carburador (hasta que rebese, únicamente en frío), dar una "punta" de gas, accionar la palanca del descompresor situada en la parte izquierda del manillar, pulsar el arranque y... en marcha. Hay quien critica el sistema de descompresor para poner la moto en marcha, pero en un motor monocilíndrico de tan elevada cilindrada es algo que debemos considerar como necesario. A título personal y desoyendo los consejos del fabricante he prescindido en numerosas ocasiones de este elemento que es el descompresor; en caliente el resultado ha sido el mismo, siendo la respuesta del motor pronta e inmediata, y en frío el resultado no ha sido tan convincente, pero hemos de considerar que esta prueba la hemos efectuado a título anecdótico, y que no es sino una confirmación de este excelente arranque eléctrico. Si en última instancia tuviéramos que emplear la palanca de puesta en marcha (situación bastante improbable ya que la capacidad de carga de la batería es enorme), una vez situada en el punto de compresión (un par de patadas), la respuesta será así mismo efectiva, paliado aquel defecto de rebote que tenían las anteriores Sanglas. Sólo una objeción en lo referente a la puesta en marcha. Una vez cogido el "truco" es excelente e instantánea. Veamos ahora qué tal se desenvuelve.

La desagradable sensación del roce de los piñones se hace sentir al introducir la primera relación, pero es algo normal y debemos olvidarlo, el resto de las relaciones se van introduciendo sin apenas "queja" de la caja de cambios, y la caída de vueltas (es una relación turística y bastante abierta) queda eliminada por la elasticidad que este motor posee.

Si bien resulta algo pesada cuando está parada, esta moto es de una manejabilidad asombrosa, y resulta un juego conducirla en ciudad. Podemos sortear los coches (ojo con el Código) igual que si manejáramos una máquina de inferior cilindrada. Por carretera, siempre que comprendamos que

lo que llevamos "entre las piernas" es una moto de turismo tranquila, la suavidad y docilidad de la 400-F se hace notar, y un crucero de 90-110 km/h., se puede mantener sin cansancio para la máquina ni para el piloto, aunque las vibraciones en las manos y en las estriberas son notables tal como corresponde a un motor monocilíndrico. La estabilidad es magnífica. Esta máquina viene calzada de origen con neumáticos Pirelli "esculpidos", tanto el delantero como el trasero, cuando lo usual es montar un neumático rayado delantero, pero ni una queja al respecto, y podemos tumbar lo indecible, tanto es así que durante el ensayo he tocado con las estriberas al suelo en repetidas ocasiones sin que la moto acusara pérdida de adherencia. Un diez de calificación en este aspecto. Digamos lo bueno y también lo malo, y en este caso el freno de disco no está a la altura de las circunstancias. Es muy progresivo pero no tiene la fuerza suficiente para detener la inercia de la máquina, aunque bien pudiera ser un defecto de la juventud de las pastillas ya que la unidad que nos fue entregada era totalmente nueva, y los forros necesitan un tiempo de adaptación.

Las 3.500 - 4.000 r.p.m. son las que hacen que esta moto se conduzca con auténtico deleite. Pocas vibraciones, poco consumo, y sobre todo esta legendaria robustez mecánica que ha avalado siempre a las creaciones Sanglas y buena prueba de ello la tenemos cada día en nuestras carreteras a manos de la Guardia Civil de Tráfico ¿hace falta decir más?

No nos hallamos frente a una máquina deportiva, no ha sido creada para ello, pero en posición agachada y con los pies situados en las estriberas del pasajero he conseguido de velocímetro los 140 km/h., aunque no es aconse-

jable para la mecánica (sobre 130 km/h reales).

La iluminación merece otro diez.. "Hágase la luz.." El potentísimo faro halógeno nos saca de dificultades y nos permite aguantar el mismo "tren" que durante el día. La batería, de 12 voltios, está asistida por un potente alternador que nos asegura un buen funcionamiento y elimina la posibilidad de descarga.

Sanglas no ha pretendido con esta moto hacer una superbike de prestaciones brillantes, que sea la más veloz, etc., etc., su logro ha sido el poner a disposición del usuario una máquina capaz de hacer muchos kilómetros con gran seguridad, a una respetable velocidad y con un mínimo consumo, y para el colmo con gasolina de 85 octanos. Quizá no despertemos la admiración de las colegialas en las salidas de los semaforos, pero aunque pasen los años (siempre que no seamos unos patosos) nuestra Sanglas 400-F seguirá imperturbable, llevándonos a todas partes con comodidad, seguridad y economía.

Sanglas, además de una fábrica, es una filosofía.

Texto: Jaime Alguersuari y Santi Roig
Fotografía: José M.ª Alguersuari



La estética es la clásica de la firma Sanglas, aunque a primera vista podemos diferenciar el nuevo escape, el nuevo freno de disco y el color verde metalizado que sustituye al anterior añil. La franja negra bajo el depósito contribuye a hacer más estilizada la línea.

FICHA TECNICA

MOTOR

1 cilindro. 4 tiempos. Válvulas en cabeza accionadas por pulsadores y balancines. Diámetro por carrera, 82,5 x 79 mm. Volumen 423 cm³. Compresión 7,5. Potencia 24 CV a 5.800 r.p.m. Par máximo 3,52 m/kg a 3.500 r.p.m. Velocidad media pistón a la velocidad de potencia máxima 15,3 m/seg. Cojinete de cabeza de biela de agujas. Engrase a presión por doble bomba y cárter seco. Aceite SAE 20 W 50 2 1/4 l. Reglaje Ad. O-Esc. O, estando el motor frío. Diagrama de válvulas con 0,4 mm de juego AE 60° - CE 45° - AA 58° CA 55°.

CARBURADOR

AMAL, tipo R 930/418 de 30 mm Ø. Surtidor principal, 200. Corredera, 3,5. Aguja U1. Portagujas 105. Surtidor marcha lenta, 25. Tornillo marcha lenta, aprox. 2 1/2 vueltas. Filtro de aire con silenciador de admisión.

EQUIPO ELECTRICO

Batería y ruptor con avance automático. Separación platinos 0,4 mm. Calado 10° hasta 2.200 r.p.m. Avance máx. 38°. Alternador 14 V - 15 Amp. Bujía Bosch 225 W. Separación electrodos 0,6 mm. Bate-

ría de 12 V 38 Amp/h. Faro de 180 mm Ø H4.

info@motosclasicas80.com

TRANSMISION

Primaria con cadena Duplex 3/8". Relación 1.793. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Transmisión secundaria por cadena de 5/8". Reducción 2,73 15/41. Cambio al pie de 4 marchas con engranajes siempre en toma. Relaciones en el cambio 2,72/1, 79/1, 29/1. Reducciones totales 13,33 / 8,77 / 6,32 / 4,9. Velocidad en 4.ª cada 1.000/min. 23,88 km/h.

BASTIDOR

Cuadro de doble cuna con tubos estirados en frío. Paso 1.400 mm. Angulo de dirección 63°. Avance 80 mm. Suspensión delantera telescópica. Recorrido 135 mm. Detrás amortiguadores hidráulicos de doble efecto. Recorrido 90 mm. Regulables en 3 posiciones. Aceite en la horquilla Merac. 360 cm³ por tubo.

RUEDAS Y FRENOS

Delante 3,25 x 18 grabado. Detrás 3,50 x 18 grabado. Freno delantero de doble disco central y 4 pistones flotantes. Mando hidráulico. Discos de 200 mm de Ø. Superficie de frenado 111 cm². Detrás freno central de expansión interna de 180 mm Ø. Superficie de frenado 170 cm².

DIMENSIONES Y PESO

Largo total 2.114 mm. Ancho 790 mm. Alto 1.111 mm. Altura sillín 790 mm. Ancho depósito en rodillas 300 mm. Altura libre 160 mm. Longitud del sillín 630 mm. Peso en vacío 173 kg. Peso lleno de gasolina, aceite, batería cargada y herramientas 190 kg del cual delante 89 kg y detrás 101 kg (51 % 59 %). Con conductor de 74 kg delante 104 kg y detrás 160 kg (40 % 60 %).

VELOCIDAD MAXIMA

Con dos personas 125 km/h. Solo 136 km/h.

CONSUMO

A 90 km/h 3.7 l/100 km. Aceite 0,1 l/1.000 km.

ASISTENCIA / SERVICIO

Pequeños controles cada 1.000 km. Otros controles cada 3.000 km.

PRECIO: F.F. 128.000 ptas.

CONSTRUCTOR

Talleres Sanglas, S.A.
Rambla Justo Oliveras, 474.

