

SANGLAS 400 Y
**ELENCA'NTO
DE LA "Y"**



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



España cambia, por lo menos eso dicen los que entienden o pretenden entender de política. Por nuestra parte, y en nuestro reducido mundo de las dos ruedas, las medidas políticas sí que han hecho cambiar a la fábrica la orientación general. Unas siguen intentando salir de baches profundos, otras están buscando desesperadamente encontrar una cuerda en la que cogerse y el resto, las menos, casi profetizando época de «va-

cas flacas» se adelantaron sus decisiones. El ejemplo más contundente lo ha sido Sanglas. Quizá la más conservadora técnicamente de las fábricas españolas, pero que vio, en su momento, la única salida firme y segura. Oriente.

«Renovarse o morir». Es una antigua frase tomada de actualidad por momentos. Javier Sanglas con su equipo lo saben.

Ahora, en un plazo récord de tiempo nos han presentado la 400 Y, una moto que se sale de todos los conceptos que hasta ahora caracterizaban a las motos de la S. De uno, se ha pasado a los dos cilindros, las cuatro marchas con record interminable del selector, ha pasado al casi «racional» cambio de seis relaciones con un selector rapidísimo, y de los 140 Km./hora de velocidad punta, se ha pasado a los 170 Km./h. de media. Javier Sanglas ha entendido bien lo que «renovarse o morir».

Ahora cuando alguien me diga que «las Sanglas» son lentas, me demostrará que no ha visto la 400 Y. Cuando alguien me diga que «las Sanglas» vibran, me demostrará que no se lee el Solo Moto, y cuando alguien me diga que «las Sanglas» no tienen nervio, discutiré con él hasta la saciedad porque a partir de ahora, cuando se hable de Sanglas habrá que hacerlo de dos maneras diferentes, de las monocilíndricas y las bicilíndricas.

JUAN PORCA

SANGLAS 400 Y



La horquilla delantera es Telesco la cual contribuye al buen funcionamiento de la estabilidad en general. La óptica H-4 halógena produce con la luz larga la suficiente luminosidad como para sacarle todo el partido a esta moto

Probar una moto siempre resulta interesante y agradable... sobre todo en verano, cuando con una chaqueta, unos pantalones y un casco notas cómo el aire te roza sin apenas tocarte, sea cual sea la hora en que decidas empezar un viaje. Pero esto de ser probador de motos, tiene sus inconvenientes también, os lo aseguro. Porque desde que Dios creó el universo han existido cuatro estaciones: Primavera, Verano, etc..., y a uno no siempre tiene la suerte de que las fábricas lancen sus modelos en pleno verano, las hay, como sucede con Sanglas, que por razones técnicas ha lanzado un modelo justo en Otoño, a puertas de un largo invierno. Si este Otoño se había podido considerar, hasta dos días antes de la prueba como un Otoño cálido, cuando tuve la oportunidad de meterme el casco y los guantes para lanzarme a la carretera con la 400 Y, se había convertido en un Otoño casi glacial.

Puedo afirmar que los 1.300 kilómetros que realicé con las 400 Y han sido, a pesar de la gripe que cogí, un auténtico gozo motard. Pese de los increíbles aires huracanados que durante varios días azotaron las costas del Levante español, a la lluvia y nieve de la parte alta de Teruel. ¡Qué ensayo! Cada vez que pongo un punto en este texto, tengo que coger el manguero para sonarme.

Cada invierno pienso en por qué no me dediqué a escribir sobre automóviles, así ahora podría estar diciéndoos, por ejemplo: «La calefacción del Ford Granada es una de las más agradables y

potentes, que se pone en evidencia, sobre todo, cuando te encuentras en las heladas montañas que rodean Teruel...» En fin, la verdad es que ahora que estoy hablando con vosotros a través de estas páginas, me río del frío que pasé y de la gripe, quizá porque siempre he pensado que las cosas que más cuestan de conseguir son las que más valoras después.

No voy a perder más tiempo en hablaros del verdadero motivo de esta cita: la Sanglas 400 Y.

No sé por qué fui el escogido para este ensayo, tal vez porque después del Raid Península Solo Moto, comenté en uno de mis artículos que la Sanglas 500 poseía unas «vibraciones horribles», lo cual casi me valió el tener en la puerta de la fábrica de Hospitalet un cartel con mi fotografía y un texto al estilo «western»: «Wanted, vivo o muerto». Bueno, esto no era tanto, pero la verdad es que estoy seguro de que no soy la persona a la que más aprecian. En compañía de unos colaboradores, hice, con la 500 monocilíndrica de Sanglas más de 4.000 Km. a lo largo de toda la península y a pesar de que le encontré defectos, también le encontré virtudes y bastantes. Sin embargo, después de haberme tragado, en apenas tres días, 1.300 Km., he llegado a la conclusión de que cuando se piense en Sanglas, a partir de ahora habrá que hacerlo de dos maneras distintas; en las mono y las bicilíndricas. Pretender buscar similitudes entre ambas es absurdo, porque cada una está pensada

para un público y una utilización totalmente diferentes.

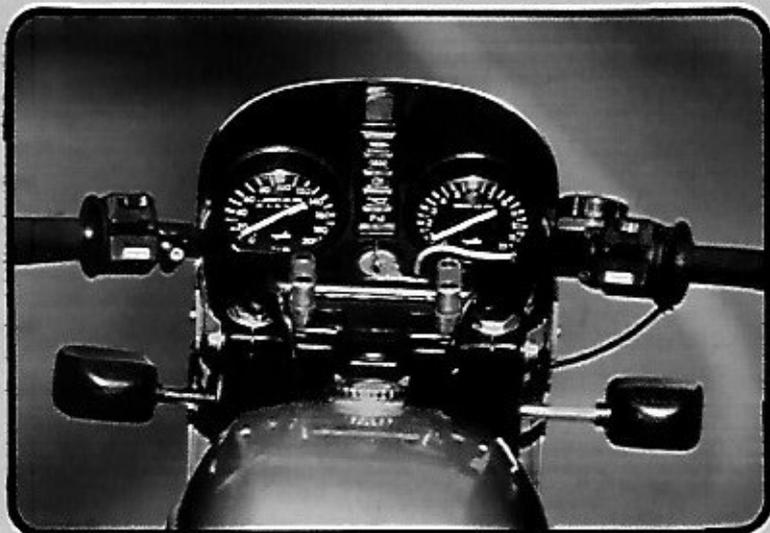
CON LA MISMA CARA, PERO CON OTRO CORAZON

Cada vez que me detenía en algún lugar para tomar un café, los

Los instrumentos son los siguientes: cuentakilómetros calibrado hasta 200 km/h., cuentarrevoluciones calibrado hasta 12.000 r.p.m. Indicadores luminosos de intermitencia, luces de posición, larga presión de aceite y punto muerto (en posteriores modelos también probablemente se monte un indicador visual de gasolina). El orificio de la llave de contacto lleva una tapa con muelle

urgando con la vista, iban descubriendo que el motor no era el monocilíndrico tan popular en toda nuestra geografía, sino que «Oyá, son dos motores juntos». Bueno, esto dicho de boca de un «futuro ingeniero» de 11 años de Sagunto. Así es en realidad el aspecto de la 400 Y. La arquitectura general y los escapes, son idénticos al del modelo S-2, por ello si uno ve la moto de lado fácilmente puede confundirla con el monocilíndrico. Otro concepto que ayuda a esta similitud es la perfecta y compacta instalación del bicilíndrico en el conocido chasis de Sanglas. Ni un detalle ha sido dejado a la suerte. Tan sólo los soportes del motor y el anclaje de los estribos han tenido que ser modificados para hacer, de esta, una moto en la que el ensamblaje del motor con el bastidor es perfecta.

Antes de salir de la fábrica vía



El piloto trasero es muy potente lo que permite verse la luz de Stop claramente de día. Observar el portaequipajes que monta el colín

más moteros de allí, salían a la velocidad de la luz para ver la dama que me había llevado hasta el lugar. «Mira la nueva Sanglas, comentaban la mayoría que no habían visto todavía la 500 S-2, hasta que el más observador del grupo se daba cuenta de que «lleva dos escapes!». Y entonces

Cuenca (primer objetivo de mi viaje, aunque luego me desviase), pude observar todo el motor abierto. Me di cuenta, una vez más que aquella moto podía ser algo interesante, porque una asociación entre un buen motor japonés y un buen chasis español (punto débil de los japoneses) podría dar un resultado en conjunto muy positivo.

Puse la bolsa sobre el depósito, me equipé y apreté el botón de arranque eléctrico. Perfecto. La puesta en marcha no titubeo ni un momento e inicié el viaje.

¡UN MOTOR TURISTICO QUE GIRA A 9.500 R.P.M.!

La constitución del motor en general (mono-árbol, dos válvulas por cilindro etc...) me hizo pensar en que sería un motor reposado, rutero, que estaría en consonancia con la línea de las monocilíndricas de Sanglas.

Pero a medida que iba recorriendo los primeros kilómetros en dirección hacia Valencia, tenía una duda: «¿Cómo puede ser que un motor aparentemente tranquilo no empiece su zona roja hasta las 9.500 r.p.m.?» Un des-

La perfección en el cambio es irreprochable, aún recuerdo lo que agradecí el poder cambiar sin tocar el embrague durante unos 150 km. cuando por culpa del frío no sabía dónde empezaban y dónde acababan mis dedos.

Los primeros 500 km. los realicé a un régimen de 5.000 a 6.500 r.p.m. aprovechando algún adelantamiento para subir hasta 7.500 - 8.000 r.p.m. aunque a estas cotas todavía encontraba la moto un tanto dura (era nueva).

Al principio, los silent-blocks situados en el manillar y los estri-

El asiento esconde con cierre mediante llave el lugar destinado a las herramientas, debajo del cual se encuentra la batería, la caja de fusibles y el hueco del colín que también se puede utilizar para guardar los guantes u otros elementos

A mi juicio los silent-blocks de los estribos no son precisos, ya que las vibraciones de este motor son mínimas, es más, me atrevo a decir que estas vibraciones son imperceptibles en marcha y tan sólo se notan un poco (como es normal en todos los motores) cuando está a ralentí.

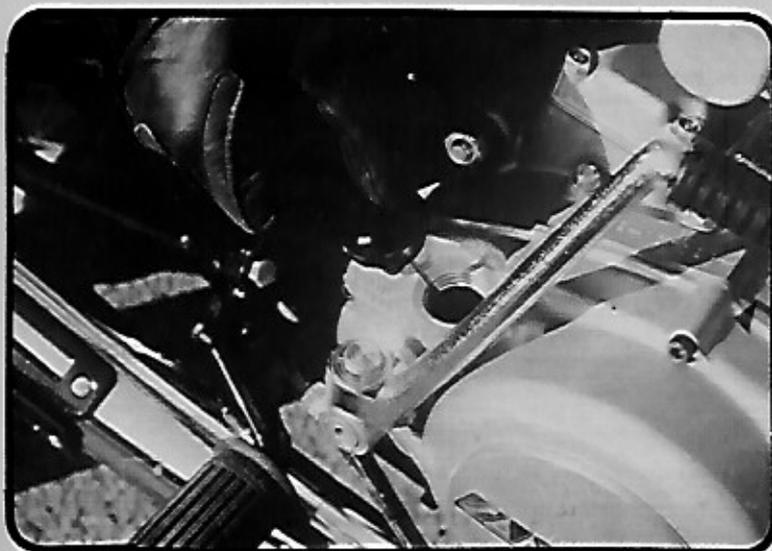
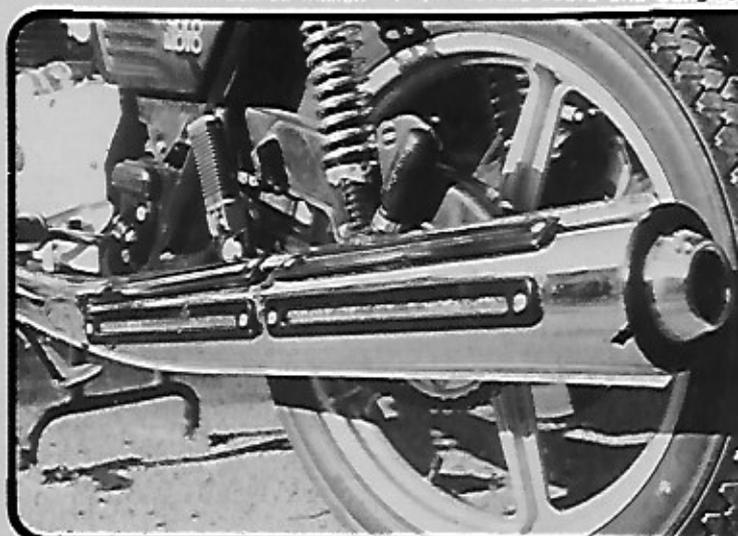
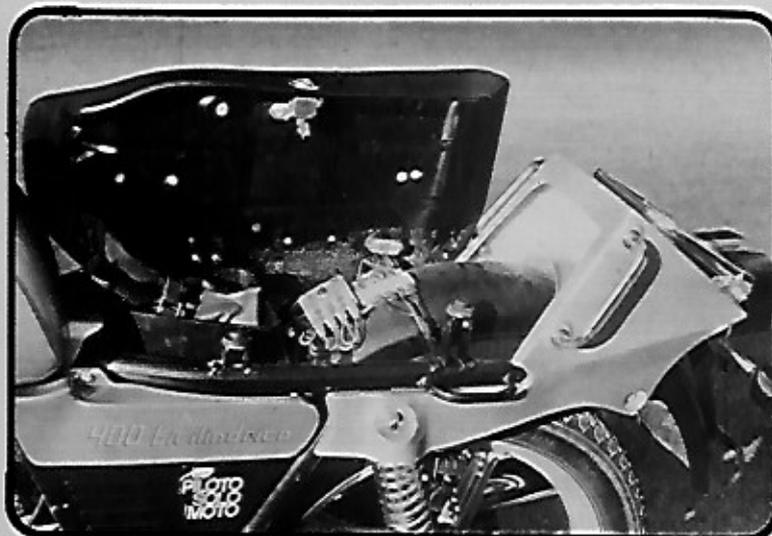
Hablando de los estribos los encontré excesivamente salidos, lo que te produce el que estés constantemente golpeándote con ellos cuando intentas mover la moto sentado en ella, o simplemente cuando te detienes en un

Los embellecedores protectores del escape tan sólo sirven para producir ruidos y con el tiempo perderlos. No los encuentro útiles. Los amortiguadores traseros de gas Telesco con sus cinco posiciones de muelle cumplen perfectamente con su misión

manda a los dos carburadores permite tener la seguridad de por duras que sean las condiciones, el motor zamará, sino al primer intento, sí al segundo. Cambiar el aceite, cerca de Teruel después de los primeros 500 kilómetros fue aumentando el ritmo poco a poco, llegando a una velocidad cruceo de 135-140 kilómetros a la hora con la aguja

cuentarrevoluciones a 7.500, lo cual todavía quedaban ¡2.000 para llegar a la zona roja.

Sentado encima de la moto con tan sólo el cuentarrevoluciones que oscilaba entre las 7.000 y 8.000 r.p.m. como testigo de que el motor funcionaba redondo a esta velocidad no se notan vibraciones ni el ruido del motor (tan sólo el aire que sopla fuera del casco), se me hacía difícil pensar que estaba sobre una Sanglas



modrónico normal no es aconsejable pasarlo de 10 o a lo sumo de 10.500 r.p.m. y este no era desmodrómico.

Luego, me di cuenta de que a pesar de la arquitectura general, este motor de tranquilo nada. Las seis marchas poseen un escalonamiento sin réplica de ningún tipo. La sexta, que en muchos motores únicamente sirve para «llanear», en este motor está calculada para tener todavía empujón a partir incluso de los 130-140 km/h. ¡reales!

La varilla del aceite está en un lugar muy práctico de utilizar. Se debe hacer la medición con el tapón completamente desenroscado

bos (abatibles) me dieron una sensación de flotabilidad general de la moto, como si en las curvas flexase un poco. Tras hinchar los neumáticos a 2'00 detrás y 1'9 delante, la sensación continuaba, hasta que me di cuenta que esa sensación la daban precisamente esos trozos de caucho colocados para ofrecer una mayor comodidad.

La tapa del cárter lleva registradas la localización de las seis marchas

semáforo. Algo más metidos hacia adentro no afectaría a la comodidad y a la vez se evitaría este pequeño inconveniente.

A 7 grados bajo cero, en una de esas terribles mañanas turolenas, en que tuve que quitar la escarcha del asiento y de los relojes de la moto, la puesta en marcha no se hizo rogar ni un instante. La posibilidad de colocar el estarter en dos posiciones (estarter que

Intenté en varias ocasiones tomar medición de la velocidad en punta, pero el fuerte temporal

aire que azotaba aquellos días de este de la península me hizo desistir. Lo más que alcancé fueron 100 kilómetros hora de «crono», embargo, esto con tan sólo 1.000 kilómetros y un aire que me acorraló en todos los intentos «cortando» el gas.

¡Ojo al puño del gas!, por que posee un recorrido que a mí

SANGLAS 400 Y

motos clásicas

motosclasicas80.com

cantó, pero que considero demasiado rápido para personas más tranquilas. Tan sólo un cuarto de vuelta (90°) de cero a «tope». El «puño rápido» es el que se utiliza en competiciones y con el cual no se puede cometer errores y menos inclinado.

Y ya que estamos «inclinando» vamos a hablar del chasis. Siempre he mantenido que la mayoría de los chasis españoles poseen una buena estabilidad, incluido el de la Sanglas. Este a pesar del trauma que me creó en los primeros kilómetros por culpa de los silentblocks, posee una adherencia de toda duda. La Kawasaki 400 está lejos de llegar a las prestaciones de esta moto, tanto en prestaciones de motor como de estabilidad.

Los amortiguadores Telesco, hidráulicos delante y de gas detrás. Al principio los encontré algo bruscos y poco progresivos, sobre todo los delanteros, pero a medida que fui utilizando se suavizaron. Cuando a cumplir bien su misión, en mucho frío, es mejor poner un

aceite menos denso delante, porque de lo contrario se quedan muy rígidos.

Los caballetes, tanto el central, como el lateral, con buen piso tocan con cierta facilidad al suelo en las curvas de izquierdas.

En resumen, la estabilidad no tiene ningún punto flaco, ni aun en curvas de más de 140 kilómetros a la hora.

Habitualmente, cuando has realizado un trayecto de 300 kilómetros sin detenerte para nada, el trasero empieza a picar como si tuvieras un nido de hormigas. Con la Sanglas me hice algo más de 400 sin pararme más que para poner gasolina y la verdad es que me encontraba cómodo. Tanto la posición netamente turística de la moto, como su asiento, como sus reposapiés, como la total ausencia de vibraciones, te hacen que goces plenamente de esta moto. El asiento, esconde un hueco para las herramientas (muy escasas por cierto) y un lugar en el interior del colín de fibra para dejar los guan-

tes, documentación, etcétera... La batería está bastante protegida de las inclemencias meteorológicas y bien sujeta justo debajo de la parte delantera del asiento, en el centro de las tapas laterales.

El haz de luz plano que ofrecen las cortas, lo encuentro un tanto escaso, sobre todo en las curvas cuando me inclinaba y en la parte interior casi me quedaba sin iluminación al bajar el resplandor. Las largas por el contrario son potentes (Halógeno H-4) y no sólo dan un punto de luz lejano sino que el resplandor se abre como un abanico iluminando completamente toda la calzada y permitiéndote, su potencia, poner en jaque a esos indisciplinados automovilistas que por el hecho de llevar una moto no ponen las cortas.

Los escapes son los mismos de la S-2, que producen una sonoridad inferior a los 82 fonos. Particularmente (es cuestión de gustos) me parecen algo voluminosos, aunque al parecer ofrecen al motor unas mejores prestaciones. Los embellecedores, que además sir-



Das puertos con nieve me encontré y en los dos tuve que dar media vuelta y regresar por donde había llegado. Aun con el frío que os podéis imaginar viendo esta instantánea la moto anduvo perfecta.





Ya llegando a Teruel



ven de protectores para no quemarse, terminan casi en su mayoría cayéndose y produciendo vibraciones sonoras que terminan volviéndote loco intentando localizarlas.

El consumo a 6.000-6.500 r.p.m. (sobre 120 Km/h.) es de 4 litros escasos de gasolina super (96 octanos), en tanto que si aumentamos el régimen hasta 7.000-8.000 r.p.m. el consumo se estabilizará en los 4'5 l. a los 100 Km., lo cual es realmente bajo.

Con un depósito en el que caben unos 17 litros (incluida la reserva) la autonomía fiable es de unos 330 Km., hacer más ya es arriesgarse a tener que hacer auto stop con una lata.

Entre otros detalles interesantes de esta moto, se encuentra el poder desmontar la rueda trasera, para ello basta con el paso, montado en el eje, de un eje de paso, montar la rueda en el eje y volver a montar la cadena para cada una de las ruedas. Este sistema de la grasa.

Después de haber realizado varios cientos de kilómetros a un ritmo bastante elevado, el motor cuando te detienes en algún peaje o semáforo, sigue matemáticamente a un ralentí perfecto, que se

situa sobre las 1.100 o 1.200 r.p.m. Por si éste se sale de los límites, los Mikuni que utilicé en la prueba llevaban una pequeña rueda que haciéndola girar con el dedo lograbas facilísimamente ponerlo de nuevo en su régimen ideal.

El motor no hace ningún tipo de ruido, tan sólo un poco por parte de la transmisión primaria y secundaria, se fija mucho. Las cajas de cambios son muy silenciosas y efectivas estando fabricadas por Sanglas.

De los frenos Recmo ya se ha hablado mucho y bien. No puedo decir nada más, salvo que utilizan discos de hierro en vez de aluminio, con lo que se gana en longevidad.

CONCLUSIONES

Yo he sido el primer sorprendido por esta moto. Cuando llegó a la Redacción después de dos días de carretera, mi entusiasmo era tal que estaba temeroso de no haberme dejado influenciar por las condiciones climatológicas o incluso de la mentalidad sosegada con la cual cogí esta moto, por ello que varios de los amigos «tardos» más cercanos a mí, la basen también.

Christian Doménech uno de los compañeros en el Raid comentó: «Jamás pensé que fuera tan buena. No notas apenas el motor, es suave, manejable y me he quedado maravillado de tal manera que si ahora dispusiera de dinero suficiente me la compraría.»

Adolfo De Vega, que probablemente haga de copiloto con Manuel, su primo, en el Campeonato de Europa de Resistencia el año próximo, tiene una Laverda 500 y tan efusivamente tras probarla la 4004 como siempre dijo: «Es un tiro. Tiene más nervio que la Laverda. Es increíble.» Y seguidamente vino a la Redacción a poner un anuncio sobre la venta de su Laverda 500.

Antonio Cobas, nuestro «tardado», fue algo más medido en sus manifestaciones: «No se les puede reprochar nada, a excepción de las gomas de los estribos, que no se realizaron realmente un buen trabajo.» Y añadió riéndose: «Aunque no camina tanto como mi Laverda 1200.» ¡Hombre que las cilindradas no hicieron para algo!

«No voy a hacerlos, es el mejor moto del mundo, porque yo no conozco todavía, pero si os digo que fijaros cuando una Sanglas, con la dulzura que se desenvuelve y a la vez que se desahoga con que adelanta o saca los semáforos, porque como en el titular, es la misma moto que otro corazón... un corazón jap...

LA SANGLAS 2 PISTONES

Es evidente que la parte más importante de la 400 Y está precisamente en su propulsor. Ese bicilíndrico paralelo que va a convertirse a partir de ahora, en las aspiraciones del motor nacional.

Muchos han sido los que han confundido este motor con el que equipaba a la Yamaha 500, cuando en realidad son totalmente diferentes. Este 391 cc. lleva tan solo un árbol de levas en culata y en vez de ocho válvulas, son cuatro.

El motor utilizado es una derivación directa (pero notablemente mejorado) del 50 que Yamaha comercializó hace tres años aproximadamente.

Los que nos hemos tomado la molestia de examinarlo por dentro de una manera exhaustiva, hemos llegado a la conclusión de que es un motor realmente actual, que incorpora todos los adelantos técnicos que han sólo los japoneses con sus volúmenes de trabajo son capaces de poder montar.

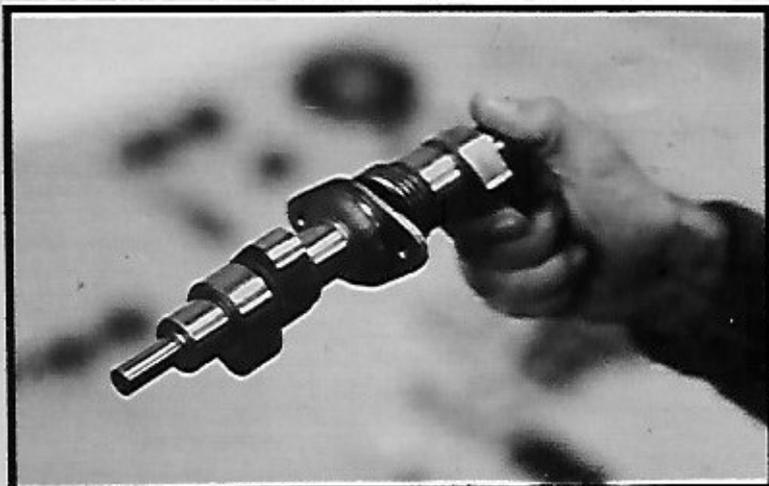
EL MOTOR. GRANO POR GRANO

Voy a iniciar el imaginario «viaje» a lo largo de este interesante motor, tomando como punto de partida la parte más alta del mismo: la culata.

La tapa de culata, escondiendo el árbol de levas que va engrasado a presión gracias a la bomba de aceite tricíclica que alimenta de esta preciado manjar a todos los rincones clave del motor. Este árbol de levas va mandado por una cadena simple (Simplex) que toma su fuerza del cigüeñal y que a su vez lleva como accesorio un tensor automático.

El material de la culata es aleación de aluminio fundido, tratada especialmente sobre los puntos que sirven de bancada del árbol de levas, ya que este gira directamente sobre el aluminio, utilizándose la tapa de culata como mitad superior de estos apoyos.

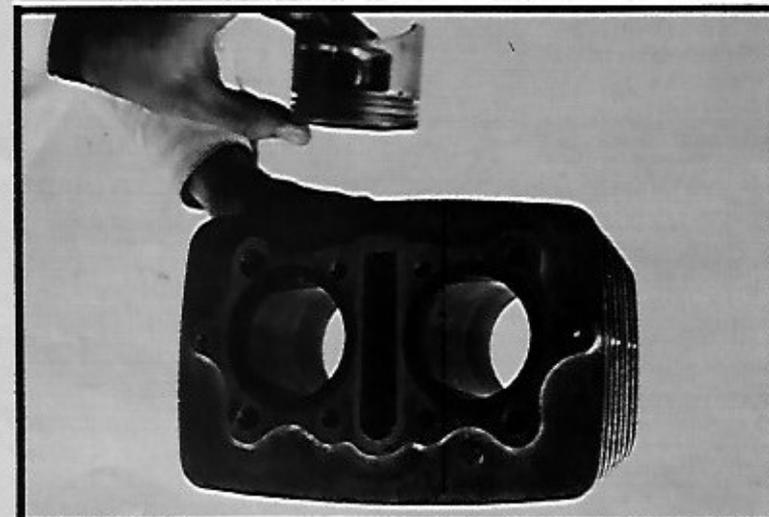
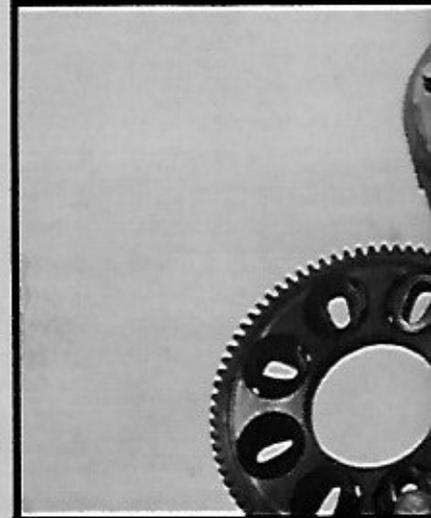
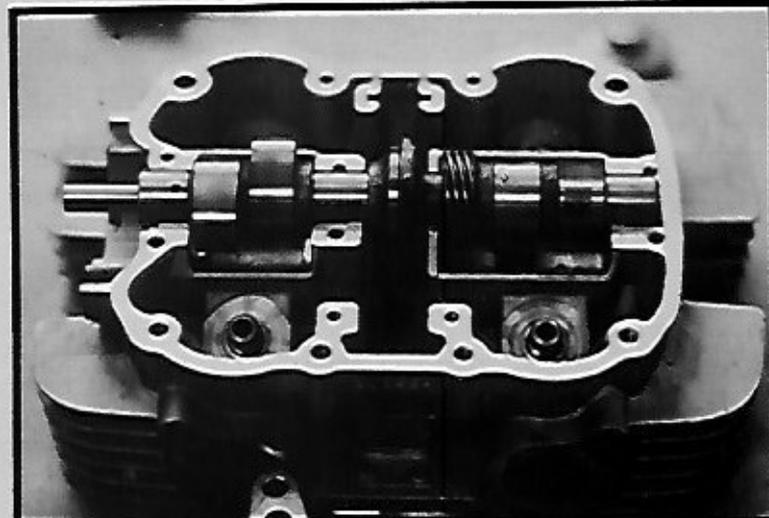
Se utilizan, como ya es comentado antes, dos vál-



El árbol de levas gira con cojinetes, utilizando como bancada la misma culata y su tapa. El árbol de levas va mandado mediante una cadena simple que toma su fuerza del mismo cigüeñal

El reglaje en frío de los balancines es el siguiente: 0'08 mm. a 0'12 mm. para la admisión y 0'16 mm. a 0'20 mm. para el escape.

Vamos a descender un poco, una vez ya introducidos en la caverna misteriosa de este nuevo ser que habitará muy pronto las carre-



El embrague además de los 14 discos correspondientes, lleva adosado unas piezas de caucho que sirven de amortiguadores de tracción, con lo cual se evita las posibles brusquedades que el motor pudiera tener y que suelen afectar no sólo a la conducción sino también a las piezas que componen el motor

Los cilindros son de un sólo bloque. Los pistones a pleno régimen llegan a alcanzar una velocidad máxima de 16'2 m./s. lo cual es una garantía de fiabilidad

válulas por cilindro, (admisión 35'5 mm. y escape 30 mm.) siendo la cámara de combustión muy pequeña y compacta (casi se reduce prácticamente a las válvulas). El encendido (por platinos) ha encontrado un perfecto alojamiento en el lado izquierdo del eje de levas.

Los muelles de las vál-

vúlulas son dobles para poder asegurar que cuando se llegue a las 9.500 r.p.m. estas no reboten. El muelle pequeño puede soportar un esfuerzo de 31'4 kg. en tanto el mayor da una fiabilidad de hasta 68'3 kg. Así pues está justificado el que la zona roja inicie vida a partir de las 9.500 r.p.m. régimen este que para cualquier otro bicilíndrico de 400 cc. y cuatro tiempos no desmodrómico sería una cota difícil de alcanzar con las mínimas garantías de fiabilidad.

teras españolas, llegamos al conjunto motriz: cigüeñal, bielas, pistones etc. El cigüeñal está forjado en una sola pieza, técnica utilizada habitualmente en los automóviles y posee dos puntos de apoyo. Las bielas están caladas a 180.º con lo que se gana, no sólo en progresividad sino también en un notable disminución de vibraciones. Norton tuvo varios años un grave problema con sus bicilíndricos, ya que al tenerlos calados a 360º los dos conjuntos motrices de los cilindros giraban a un mismo tiempo produciéndoles muchos problemas de vibraciones. El cigüeñal gira sobre cojinetes lisos. Las bielas realizadas asimismo en material forjado, también utilizan tapetas para su fricción. Todo este conjunto además de utilizar el clásico baño de aceite, posee en sus puntos claves



Este es el tensor automático de la cadena de distribución. Funciona mediante un muelle y un trinquete que evita el que cada punto ganado de tensión pueda retroceder

un engrase realizado gracias a la bomba.

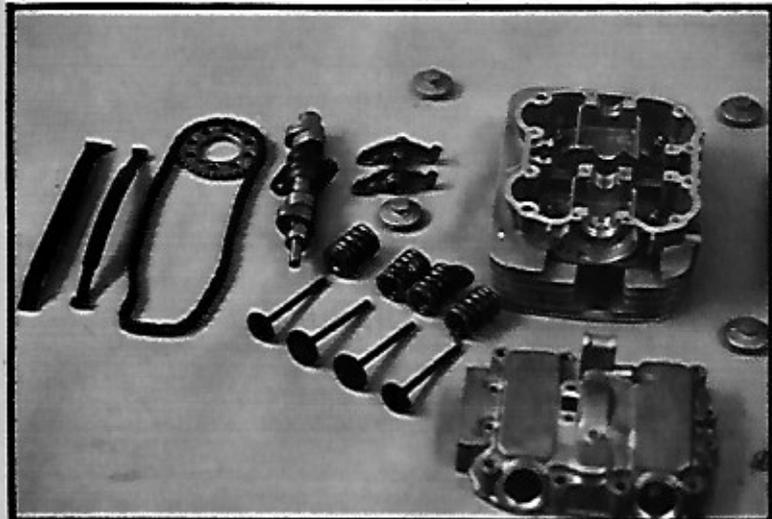
Los pistones, esos mártires que resisten las peores explosiones de un motor,

Conjunto de culata, válvulas, cadena de distribución, muelles de válvulas, árbol de levas, y balancines. Lo que aparece en el margen izquierdo de la foto son los patines - guía de la cadena de distribución

están fabricados en aleación, y montan para una total estanqueidad y aprovechamiento de la explosión, dos aros de compresión y uno de escape. La velocidad del pistón a 9.300 rpm. (el máximo está en 9.500 rpm.) está en 16'24 m-s. Llegándose de una forma teórica a la velocidad crítica de 20 m-s. cuando el motor gire a 11.450 rpm.

El diámetro de los cilindros es de 69 mm. por 52'4

Grupo completo del cambio con sus seis relaciones



Los cilindros forman un sólo bloque, con las camisas de hierro entradas a presión. mm. de carrera. El centro del cigüeñal posee la toma de fuerza de la cadena de distribución.

La transmisión primaria se realiza mediante engranajes rectos con una reducción de 24/78 dientes. El embrague, que hemos comentado era de aluminio inyectado posee 14 discos y lleva adosados unos amortiguadores plásticos de choque. Cabe decir que este tipo de embrague fundido tan sólo se ha podido producir en el Japón dado el gran volumen de máquinas que venden. Para ampliar lo que decimos basta decir que los primeros seis meses de este año los japoneses han producido ¡más de cuatro millones de motos! Punto y aparte.

Y hemos llegado en nuestro périplo técnico a la caja de cambios, que es una auténtica obra de efectividad. Dispone de seis relaciones, con toma constante en cascada. El engrase al igual que los otros puntos claves del motor se realiza de la forma habitual y además por presión a los puntos claves.

Finalmente vamos a meter las narices en la parte eléctrica, ese lugar en el que siempre tenemos el temor de urgar, por lo complicado que resulta.

La clásica batería de automóvil que montaba Sanglas en sus demás modelos ha sido sustituida por una Tudor especialmente creada para moto.

DATOS TECNICOS SANGLAS 400-Y

MOTOR: 2 cilindros, 4 tiempos. Válvulas en culata accionadas por balancines. Eje de levas en culata. Diámetro x carrera: 69,0x52,4 mm. Cilindrada total: 391 cm.3. Compresión: 9,2:1. Potencia 37 CV a 8.800. Régimen máximo: 9.300 r.p.m. Velocidad media pistón al régimen máximo: 16,2 m/seg. Engrase a presión por bomba trocoidal y cárter húmedo. Aceite SAE 20 W50, 2,6 litros. Reglaje: con el motor frío: AD: 0,08-0,12 mm.; ES.: 0,16-0,20 mm. Diagrama de válvulas: A. E. 70.º- C.E. 30.º A.A. 30.º- C.A. 70.º. PAR 3,2 Kg/m. a 8.000.

CARBURADORES: 2 carburadores. Tipo AMAL: de corredera. Difusor Ø 28. Surtidor principal 180. Corredera. 3. Aguja. 2A1. Portaaguja. 106. Surtidor marcha lenta 20. Tornillo marcha lenta 1 1/2 a 2 vueltas. Tipo MIKUNI: A depresión. Difusor Ø 34. Surtidor principal 142,5. Corredera 135. Aguja 5 Z1. Portaaguja X4. Surtidor marcha lenta 42,5. Tornillo marcha lenta 1 1/4 (+-) 1/2 vueltas. Ambos tipos con dos filtros de aire, con silenciador de admisión.

EQUIPO ELECTRICICO: Batería y ruptor con avance automático. Separación platinos 0,3-0,4 mm. Calado 10.º. Avance máximo 36.º. Alternador 14,5 V, 13 A./5.000 r.p.m. Bujía: NGK-BP 7 ES, CHAMPION N-7Y. Separación de electrodos 0,7-0,8 mm. Batería: 12 V 12 A.h. Faro delantero Ø 180 mm., lámpara halógena H-4.

TRANSMISION: Primaria: Por engranajes, 78/24. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Transmisión secundaria: concadena de 5/8", reducción 37/16. Cambio al pie de 6 velocidades, de toma constante. Relaciones en el cambio: 1.º 2,500; 2.º 1,777; 3.º 1,380; 4.º 1,125; 5.º 0,961; 6.º 0,866. Reducciones totales: 1.º 18,785; 2.º 13,352; 3.º 10,369; 4.º 8,453; 5.º 7,221; 6.º 6,507. Velocidad en 6.º cada 1.000 r.p.m.: 18 Km/h.

BASTIDOR: Cuadro de doble cuna. Paso 1,400 mm. Angulo de dirección 63.º. Avance 80 mm. Suspensión delantera telescópica; recorrido: 135 mm. Suspensión trasera: brazo oscilante, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto. Recorrido 95 mm.; regulables en 5 posiciones. Aceite en la horquilla delantera: tipo Merac, 360 cm.3 por tubo.

RUEDAS Y FRENOS: Ruedas de aleación. Neumáticos: delantero: 3,25 x 18" grabado; trasero: 3,50 x 18" grabado. Freno delantero: 2 discos Ø 260 mm.; Superficie de frenado 50,2 cm.2. Freno trasero: 1 disco Ø 260 mm.; Superficie de frenado 25,1 cm.2.

DIMENSIONES Y PESO: Longitud total 2.120 mm. Anchura: 700 mm. Altura: 1.170 mm. Altura sillín: 800 mm. Anchura depósito en rodillas: 300 mm. Altura libre al suelo: 160 mm. Longitud sillín: 650 mm. Peso en vacío 177 Kg. Peso lleno de gasolina, aceite, batería cargada y herramientas: 192 Kg., de los cuales delante 88 Kg. y detrás 104 Kg. (46 % y 54 %). Con conductor de 75 Kg.: delante 113 Kg. detrás 154 Kg. (42 % y 58 %). Peso total admisible: 400 Kg.

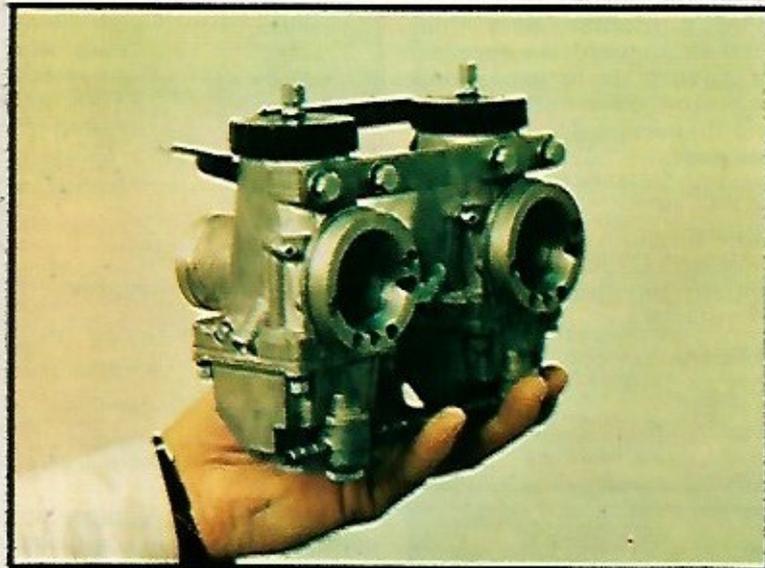
VELOCIDAD MAXIMA: Con dos personas: 145 Km/h. Solo sentado: 150 Km/h. Solo agachado: 165 Km/h.

CONSUMO: Autopista a 100 Km/h.: 4 l./100 Km. Consumo de aceite: 0,1 l./1.000 Km.

ASISTENCIA Y SERVICIO: Pequeños controles cada 1.000 Km. Otros controles cada 3.000 Km.

PRECIO: F.F.: 275.000 ptas.

LA SANGLAS 2 PISTONES



De un tamaño y peso inferiores, proporciona sin embargo una buena fuerza de luz con sus 12 v. y 12 A.

Los carburadores que montará serán Amal de 28 mm. aunque en la moto que utilicé para el ensayo fueron los originales Mikuni. Los Amal al parecer consiguen todavía una mejor elasticidad y dulzura del motor, aunque de los carburadores

Los dos carburadores Amal que montarán las series para la venta

japoneses nadie puede quejarse si están bien regulados.

Texto: JUAN PORCAR

Fotos: Jaime y José M.:

ALGUERSUARI



Cajas y masas filtrantes fabricadas para Sanglas en España