

# MOTOS

LA REVISTA DE CANAL

MOTOS DE COLECCION

Nueva época nº 58 PVP 4,00 euros

**Indian  
scout 101**

*Auténtica Red Skin*

**Gilera  
Saturno 500**

*Una mono  
muy especial*

**Ossa 125 A**  
*Palillos*

**Entrevista  
Juan Porcar**

**Historia  
de Bultaco**

*El orgullo  
del dedo rampante*

**I Memorial  
Ramón Torres**





# Gilera Saturno 500 bialbero



## Una "mono" muy espec

Hace casi 15 años, descubrí en una pequeña tienda de la calle Córcega de Barcelona, un ejemplar de moto que me quitó el sueño durante mucho tiempo. Cada día que pasaba por delante de aquel escaparate, me imaginaba subido encima de la roja moto italiana.

**H**abía que tocar con los pies en el suelo, en aquel momento me era imposible adquirir la moto de mis sueños. Le propuse a un buen amigo mío la opción de comprarla a medias, pero la Saturno era una moto demasiado especial, aquello era como querer compartir los encantos de la chica que más te gusta... Y mira por donde la vida da muchas vueltas, y a pesar de haber pasado tanto tiempo, gracias a la generosidad de David Martínez, el sueño se hizo realidad. Allí estaba subido en la "single" más especial de los últimos tiempos.

### La prima hermana

La Gilera Saturno 500 (San Remo), fue la moto que en manos de Geof Duke, tantos éxitos dio a la marca de Arcore en los años cincuenta. La reedición de la célebre monocilíndrica de Gilera, no tuvo el éxito que realmente se merecía, aunque actualmente se ha convertido en una buscada pieza de colección. El proyecto "Nuovo Saturno", se fragó en Japón. Allí la afición a las "monos" es tal, que una importante compañía, la Itoh & Co.Ltd., encargó a Gilera el diseño de una road monocilíndrica muy especial. En el contrato se incluía la

fabricación inicial de 1000 unidades. Para el desarrollo del diseño, trabajaron conjuntamente dos ingenieros, Sandro Colombo de Arcora y el japonés N. Hagi Wara. El primer prototipo de esta compacta café-racer, se presentó en el salón de Milán de 1987 y a continuación en Tokio, donde despertó gran expectación.

### Auténtica pura sangre

Tomando como base el motor de 492 cc. de la Dakota, los dos técnicos crean un original chasis multitubular, del que suspende el





Texto: Deme Gómez  
Fotos: Felix Romero  
Con la colaboración  
de David Martínez

al

motor. Una atractiva pieza de fundición de aluminio sirve de unión entre chasis, motor, amortiguador y basculante, colaborando el motor como parte autoportante del chasis. El basculante, también de original diseño, se compone de varias piezas de acero estampado, soldadas entre si; conformando una sola pieza de aspecto muy rígido, acabada en una excéntrica para facilitar el tensado de la cadena. Todo el conjunto es amortiguado en la parte delantera por una horquilla Marzocchi de 40 mm. de diámetro y 120 mm. de



recorrido. En la popa de la moto, un sólo amortiguador multiajustable de la misma marca con 130 mm. de recorrido. Las llantas de 17 pulgadas, son de aleación ligera con sólo tres brazos. Montaban de origen unos Pirelli MP 75 de 110/70 VR17

delante y 140/70 VR17 detrás. La cuestión ergonómica está bastante acertada. El conjunto estriberas, palancas, son de buena calidad, aunque con las formas redondas típicas de la época, totalmente racing. Para llevarla por el sitio, como nó un dos

piezas fijado a las barras de la horquilla. Con un peculiar sistema para regular su posición al gusto. Sentado sobre la moto te sientes totalmente un piloto racer. El apoyo en el asiento esta en su justa medida, y gracias a la pequeña pieza tapizada del colín







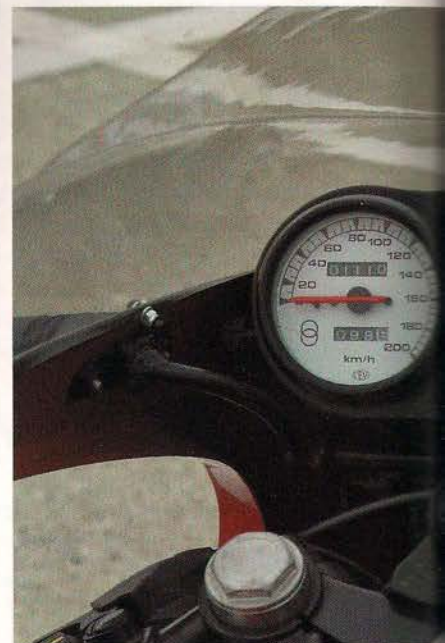
montaron un escape tipo megáfono de altas prestaciones, con un protector de plancha agujereada.

la comodidad en la posición más racing es perfecta para las rectas.

En lo que se refiere a la aerodinámica, esta bien

solventada con el semicarenado de una sola pieza con burbuja transparente, que incorpora el clásico faro redondo. Autonomía no nos faltará con los 20 litros de

capacidad del depósito, que curiosamente luce serigrafías diferentes a cada lado. Para matizar la estética café-racer de la Saturno, sus diseñadores







## Corazón de hierro

Como decía antes, el motor era herencia de la trail de Gilera, la Dakota, pero con las consiguientes modificaciones para



adaptarlo a las características de la Saturno. Un motor técnicamente bien resuelto, que entrega una potencia de 45 CV. Refrigeración líquida para el cilindro de 492 cc. con camisa

integrada, dotada de un revestimiento de nickel-carburo de silicio. El pistón, forjado, es de faldón corto, con la cabeza plana, pero rebajada para permitir la apertura de las válvulas. Estas

están inclinadas 30° y tienen un diámetro de 31 mm. las de admisión y 28 mm. las de escape. Los dos árboles de levas son accionados por una correa dentada. El cigüeñal es







monoblock y trabaja enteramente sobre cojinetes de bronce. La lubricación es por cárter húmedo y el aceite se pone en movimiento gracias a una bomba de engranajes internos, un tipo de bomba poco habitual. Para eliminar vibraciones, en la casa de Arcore montaron un eje de equilibrado. La alimentación del solitario cilindro esta asegurada por dos Dell'Orto PHM40VS. Para poner en marcha la Saturno, nada mejor que un motor de

arranque, y si este falla una palanca en el lado derecho nos solucionara la ignición.

### Montando en mono

Ahora que ya tenemos una idea técnica de cómo es la Gilera Saturno, llegó el momento de las sensaciones. El simpático ronroneo, se deja oír al primer intento. La posición es racer total, te incita a agacharte y esconder la

cabeza en el interior de la cúpula. A la vista están unos bonitos relojes muy acorde con el estilo y época de la moto. Al engranar la primera, el "clock" clásico, nos avisa que esta dispuesta para la marcha. Enseguida me acoplo a la Saturno. Las marchas están bien escalonadas y se estiran lo suficiente como para no estar cambiando en cada curva. Y como buen monocilíndrico, sus bajos son la punta de lanza de







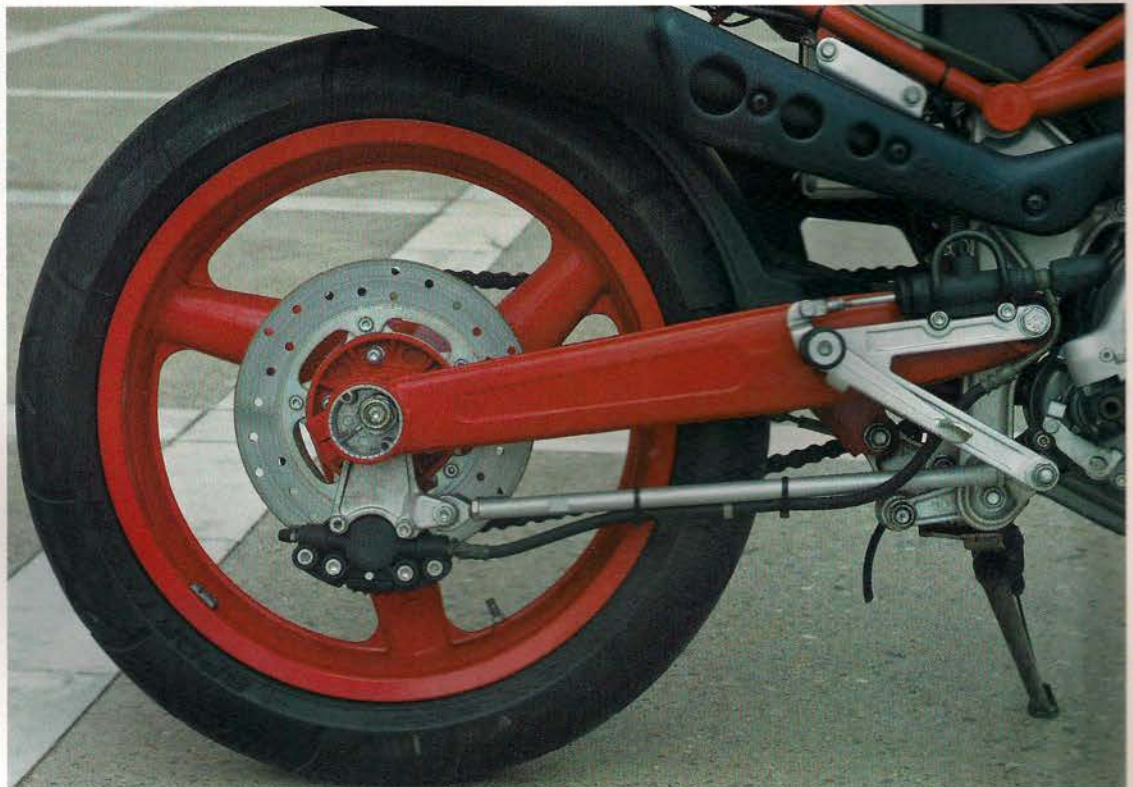
este motor. Se maneja con gran facilidad. Lo único que llega a causar un poco de fatiga es el accionamiento del embrague, que con el paso de los kilómetros la muñeca se resiente. También las vibraciones, son causa de un importante hormigueo en las manos, que a pesar del eje de equilibrado, se dejan notar y con bastante insistencia al subir de vueltas. Pero sino fuese por estas pequeñas cosas perdería su autenticidad y carisma.

### Una moto ruda, para motoristas en busca de sensaciones puras

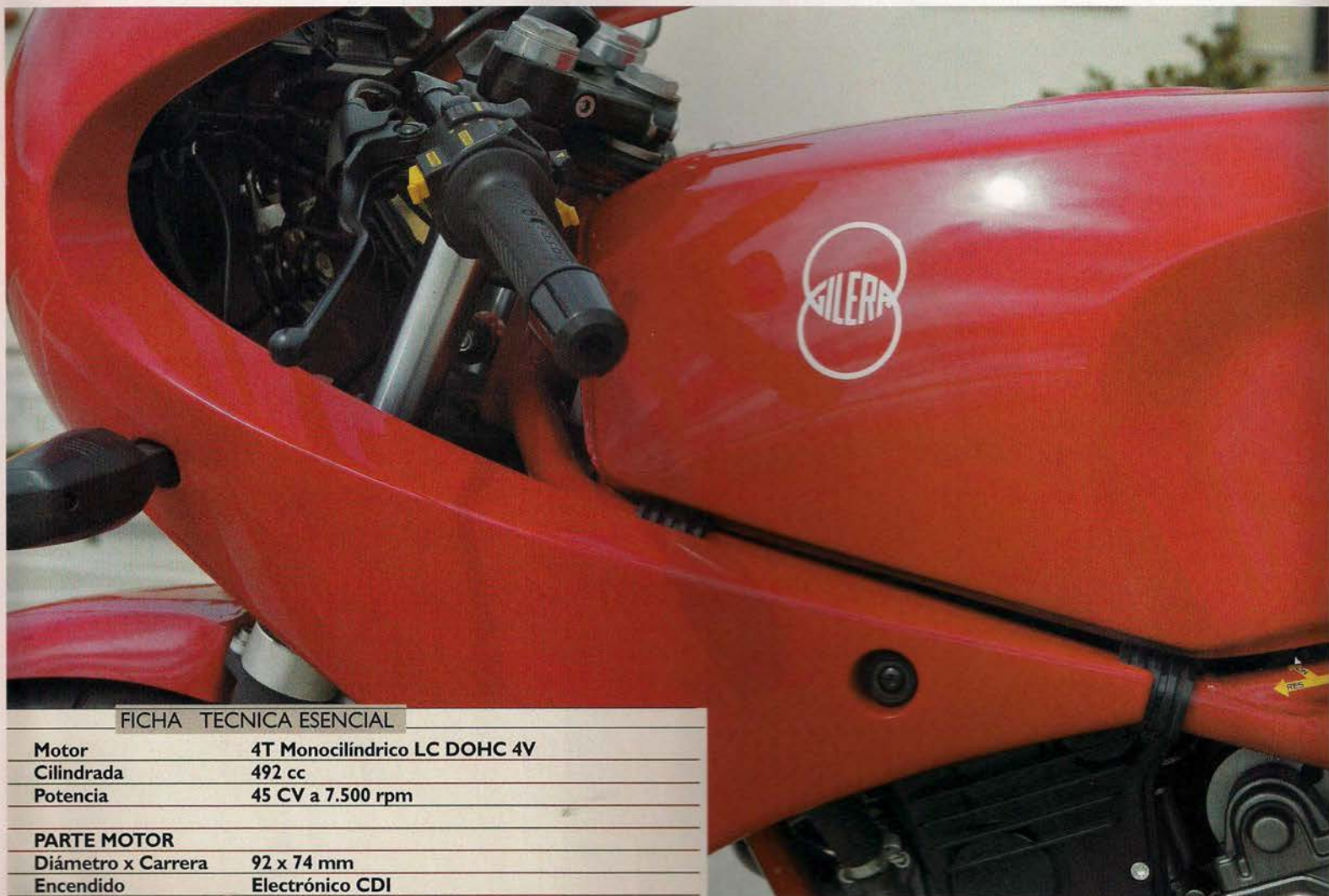
Será por su talante que tanto gustó a los japoneses. Quizás cansados de las motos de su país, exentas de sensaciones auténticas.

Rodando por una pequeña carretera de montaña, las curvas se enlazan con facilidad. El chasis multitubular, permite una conducción muy suelta y relajada,

dependiendo de los centímetros que enrosquemos el puño derecho. Las curvas muy cerradas y enlazadas, se hacen un poco más incómodas por la posición tan racing de la Saturno. Pero las que son un poco más rápidas se adaptan más a su estilo, aunque a medida que nos adentramos en carreteras más rectas la diversión va mermando. Hay que tener en cuenta que esta moto se diseñó pensando en las carreras de monocilíndricas. En diferentes países de Europa, pero







#### FICHA TECNICA ESENCIAL

<b>Motor</b>	<b>4T Monocilindrico LC DOHC 4V</b>
<b>Cilindrada</b>	<b>492 cc</b>
<b>Potencia</b>	<b>45 CV a 7.500 rpm</b>

#### PARTE MOTOR

<b>Diámetro x Carrera</b>	<b>92 x 74 mm</b>
<b>Encendido</b>	<b>Electrónico CDI</b>
<b>Alimentación</b>	<b>2 x Dell'Orto PHM40YS (PHM36PS)</b>
<b>Arranque</b>	<b>Motor eléctrico y pedal</b>
<b>Embrague</b>	<b>Multidisco en baño de aceite</b>
<b>Caja de cambios</b>	<b>5 velocidades</b>
<b>Transmisión secundaria</b>	<b>Cadena</b>

#### PARTE CICLO

<b>Chasis</b>	<b>Multitubular en tubo de acero</b>
<b>Basculante</b>	<b>Plancha de acero estampado</b>
<b>Suspensión delantera</b>	<b>Horquilla telescópica de 40 diámetro y 120 mm de recorrido</b>
<b>Suspensión trasera</b>	<b>Swinging arm, monoamortiguador Marzocchi shock absorber 130 mm de recorrido</b>
<b>Freno delantero</b>	<b>1 disco de 300 mm con pinza Brembo de 4 pistones</b>
<b>Freno trasero</b>	<b>1 disco de 240 mm con pinza Brembo de 2 pistones</b>
<b>Neumático delantero</b>	<b>110/70-VR 17 Pirelli MP75</b>
<b>Neumático trasero</b>	<b>140/70-VR 17 Pirelli MP75</b>
<b>Distancia entre ejes</b>	<b>1.410 mm</b>
<b>Peso en seco</b>	<b>140 kg</b>
<b>Capacidad depósito gasolina</b>	<b>20 litros</b>
<b>Velocidad máxima</b>	<b>178,5 km/h</b>

principalmente en Japón, estas carreras fueron bastante populares, por ser económicamente más asequibles. En Italia existía un campeonato nacional, por los circuitos Españoles se celebraba la

Formula-Mono, también durante la semana de carreras del Tours Trophy existía una categoría de monocilíndricas hasta 500, y a nivel mundial el campeonato S.O.S. (Sound of Singles).

Con este panorama de carreras para monocilíndricas los hombres de Gilera se decidieron a crear otro modelo totalmente racing para competir con más garantías en estas carreras, que se denominó "Piuma". El

nombre de Piuma, también es heredado de otra antigua moto hermana de la Saturno, pero que como su propio nombre indica (Pluma), era de constitución específica para carreras. Esta moto de carreras denominada como la anciana hermana de la Saturno, fue concebida por el ingeniero Martini basándose en la





SP 125. Pero eso ya es harina de otro costal.

Circulando por la calle, la moto sorprende a todo motorista que se percata de su presencia, y es que no es para menos. El tan italiano color rojo no pasa desapercibido. Si alguien la vio pasar, y pensó que quizás era una Ducati, ahora ya saldrá de dudas. En definitiva una moto muy divertida y efectiva, que ahora sólo unos pocos pueden disfrutar de ella. Actualmente es bastante difícil encontrar alguna unidad de Saturno 500 Bialbero, y menos en tan buen estado como la que probamos. Y es que su propietario, David Martínez, es un gran aficionado a las motos con carisma. Afición que comparte con algún que otro podio en las carreras de supermotard.

Esperemos que no pasen otros cuarenta años para volver a ver una tercera edición de la Gilera Saturno 500 bialbero. Este tipo de motos debería estar siempre en los catálogos de los fabricantes. Por que en realidad son unas motos bellas, para admirar.



FICHA TECNICA GILERA SATURNO S.REMO 1949

<b>Motor monocilindrico de cuatro tiempos, arbol de levas central</b>	
<b>Cilindrada</b>	<b>499 cc.</b>
<b>Potencia máxima:</b>	<b>38 cv a 6000 rpm</b>
<b>Caja de cambios</b>	<b>de 4 velocidades</b>
<b>Transmisión secundaria</b>	<b>por cadena</b>
<b>Chasis:</b>	<b>cuna tubular abierta</b>
<b>Suspensión delantera:</b>	<b>horquillas</b>
<b>Suspensión trasera:</b>	<b>basculante con muelles paralelos</b>
<b>Peso:</b>	<b>128 kg</b>
<b>Velocidad máxima:</b>	<b>193 km/h</b>

