

MOTO PRUEBA
VERDE



Merlín DG 3.50 FIUS

La araña lunar

Cuando el 21 de julio de 1969 Neil Amstrong puso su pie sobre la superficie de la luna, la humanidad veía cumplido uno de sus grandes sueños. Pero el paseo del valiente Neil no pudo ser muy largo, le faltaba un vehiculo capaz de trasladarle con eficacia y rapidez en tan agreste medio. Si, la nueva Merlín FIUS, con aspecto de araña lunar, podría haber sido el transporte elegido por los astronautas para su fantástica aventura.

Prueba: Merlín DG 3.50 FIUS



Voluminoso motor Cagiva —346,83 c.c.— con algunos retoques y escape nuevo.

CON la presentación de la Merlín DG 3.50 FIUS (Fully Integrated Unishock System) la fábrica de Gerona ha dado un paso de gigante en su producto, incorporando las últimas novedades del mercado —disco delantero, monoamortiguador— y colocándose un punto por delante de la competencia con detalles exclusivos, como el disco trasero, el personalísimo sistema de escape, o las ruedas de palos con neumáticos sin cámara.

La primera Merlín de trial fue presentada en Olot, con motivo de la primera prueba del Campeonato del Mundo de 1982, siendo Juan Freixas el encargado de defender los colores de la marca.

Aun con numerosos cambios, aquella moto ha permanecido básicamente idéntica hasta nuestros días, cosechando dos Campeonatos de España y buenas clasificaciones en el Mundial de la mano del fenomenal Luis Gallach.

Pero aunque su funcionamiento general era correcto y por encima de toda duda, el trial ha evolucionado muy deprisa en las dos últimas temporadas, incorporando novedades técnicas procedentes de otras especialidades y dando una vuelta total en algunos conceptos que ya casi se consideraban eternos.

Así se impulsaron los sistemas

de amortiguación posterior de progresividad variable, los frenos de disco, las carrocerías de plástico irrompible y los diseños compactos, estando últimamente la lucha centrada en la reducción de peso.

Novedades palpables

De la mano incansable de Ignacio Bultó toda la fábrica se ha volcado en la realización de esta moto nueva, que ha visto la luz un poco más tarde de lo deseado, pero con todas las soluciones bien resueltas y probadas.

El grupo propulsor es una réplica exacta de los utilizados por Gallach y Freixas en el Campeonato de España de 1985.

Intentando conseguir más suavidad de respuesta y potencia en baja, se ha trabajado en la distribución del cilindro, con una carburación realmente conseguida a través de un Dell'Orto PHBH de 28 mm. de diámetro de difusor.

El trabajo se completa con un escape de nuevo y espectacular diseño, realizado por Jormans y que contribuye de forma decisiva al buen rendimiento del motor, alejando la zona caliente del filtro de aire y carburador, un punto delicado en muchas motos, entre las cuales se incluía el modelo precedente. Ahora el carburador respira siempre aire fres-



Este es el nuevo sistema «mono» ideado para la suspensión posterior que recibe el nombre de FIUS —Fully Integrated Unishock System—. El amortiguador, de la marca Telesco, va muy vertical.



Detalles

DESPUES de varios años de estar la gente insistiendo, en Merlin han tomado buena nota de las quejas del público y salta a la vista el enorme avance efectuado en los acabados y calidad de los materiales.

La carrocería, de diseño muy atractivo y personal, está realizada íntegramente en Italia por Acerbis, los reyes del plástico, con una combinación de colores muy vistosa. Se incluyen unos pequeños aletines para ocultar el doble silencioso, que también contribuyen a estilizar la línea de la moto.

La pintura es de buena calidad y hay otra serie de detalles de acabado de buen gusto: tornillería

Allen avellanada, puntera de las palancas de freno y cambio plegable, varilla para comprobar el nivel de aceite del motor, y el curioso y eficaz guardabarros delantero, que evita la acumulación de barro y además enseña al piloto los laterales de la rueda, pudiéndose saber así exactamente por dónde circula el neumático.

Como detalle criticable destacaríamos la escasa capacidad del depósito —hemos medido 3,8 litros—, suficiente para uso en competición, pero muy justa para esa gran masa de aficionados que disfrutan con la excursión motomontañera. Ya sabéis, ¡ojo! y salid siempre con el depósito bien lleno.

co, a través de una nueva caja que además facilita enormemente las tareas de limpieza del elemento filtrante.

El resto del motor continúa siendo el robusto Cagiva del modelo anterior, pero con algunos cambios. Se ha revisado el embrague intentando conseguir un funcionamiento más suave y se han modificado las relaciones del cambio, conservándose la primera y acortándose el resto, para una mejor adaptación a las zonas actuales.

El motor Cagiva es voluminoso y parece pesado, pero su fundición en aluminio es excelente y siempre ha ofrecido una robustez excepcional, pues no en vano proviene de una máquina de carretera. El cilindro está tratado al Gilnasil, evitándose con ello la consabida camisa de fundición y permitiendo unos ajustes pistón-cilindro muy reducidos, así como una mayor potencia y longevidad.

El bastidor, completamente nuevo y de clara inspiración Honda, es un simple cuna desdoblado bajo el motor, con dos tubos en la parte superior que unen directa y rígidamente la pipa de la dirección y el eje del basculante, los dos puntos con mayores sollicitaciones.

La parte posterior del chasis es de dural, desmontable, y sólo tiene como misión sujetar el

asiento del piloto. El basculante está realizado en chapa de acero con sección rectangular y sus extremos están abiertos para que se pueda desmontar la rueda trasera sin quitar el eje.

El sistema FIUS

En las suspensiones se ha realizado un gran esfuerzo, montándose una nueva horquilla Telesco de barras de 35 mm., en la cual se ha eliminado toda posibilidad de reglaje.

La parte posterior incorpora el sistema FIUS que da nombre a la moto, con un amortiguador Telesco de aspecto impresionante y regulable en la precarga del muelle. Marcando camino en este apartado, el amortiguador va colocado en posición muy vertical, evitando así que todas las reacciones del amortiguador descarguen sobre la suspensión delantera, como ocurre en casi todas las motos actuales. Para ello se ha tenido que diseñar una soberbia pieza de aluminio fundido que se convierte en pieza angular del bastidor, pues recoge la parte posterior del motor, el eje del basculante y todas las cargas del amortiguador en su amarre superior.

No se acaban aquí las novedades. Las ruedas son así mismo de nueva factura. Fabricadas por

La moto recién salida de la casa del mago tiene un comportamiento «manso», resultando muy estable y neutra.



Discos flotantes en los dos trenes de la Merlin y ruedas de tres paños, que se combinan con el uso de neumáticos Michelin sin cámara. La horquilla delantera es la nueva Telesco con barras de 35 mm.



Ficha técnica



Motor: Gaviva dos tiempos.
Número de cilindros: Uno.
Refrigeración: Por aire.
Diámetro x carrera: 80 x 69 mm.
Cilindrada total: 346,83 c.c.
Carburación: Dell'Orto PHBH 28 mm.
Encendido: Electrónico.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Cambio: Cinco velocidades.
Relaciones: 1.ª: 11/36; 2.ª: 13/35; 3.ª: 16/31; 4.ª: 21/26; 5.ª: 26/20.
Transmisión primaria: Engranajes helicoidales.
Transmisión secundaria: Cadena.
Relación: 10/42.
Bastidor: Simple cuna.

Suspensión delantera: Horquilla Telesco.
Recorrido: 175 mm.
Suspensión trasera: Monoamortiguador Telesco. Sistema FIUS.
Recorrido: 195 mm.
Freno delantero: Disco flotante. 185 mm.
Freno trasero: Disco flotante. 185 mm.
Llantas: Akront.
Neumáticos: Michelin sin cámara.
Longitud total: 2.050 mm.
Distancia al suelo: 370 mm.
Peso: 88 kg.
Depósito de combustible: 3,8 litros. Acerbis.
Precio: 440.000 ptas.

Nagesti, constan de tres palos realizados en dural, con el núcleo en magnesio y discos flotantes de 185 mm. de diámetro. Las llantas están fabricadas por Akront y equipan neumáticos Michelin sin cámara en su última versión de competición.

En carrera

No puedo quejarme de mi suerte. Recibí la FIUS de pruebas coincidiendo justamente con el principio del Campeonato de la Comunidad Autónoma de Madrid. Así que, sin pensármelo dos veces, y tras pedir permiso a fábrica, me presenté en Santa María de la Alameda con mi flamante FIUS, dispuesto a enseñarles al resto de los competidores lo que vale un peine...

El sonido que emite el nuevo escape es muy agradable, muy discreto, pero sordo y potente. Esto funciona, pensé.

Para un piloto acostumbrado a motos clásicas, estas nuevas suspensiones mono resultan en principio sorprendentes. No sientes tanto la rueda trasera, y parece que vas flotando sobre los obstáculos. En los grandes esca-

Table with two sections: 'Cualidades' (Potencia y suavidad de respuesta, Neumáticos sin cámara, Estabilidad y suspensión excelentes) and 'Defectos' (Capacidad del depósito reducida, Maneta del freno frágil, Cambio con sólo cinco marchas).

lones en bajada parece que vas a volcar y los frenos de disco ofrecen al principio poca potencia, hasta que se adaptan bien las pastillas.

Pero a medida que te acoplas a esta nueva máquina, empiezas a notar detalles importantes. En los grandes escalones, tienes que hacer muy poco esfuerzo, la moto «sube sola», y puedes hacer rebotar la rueda a voluntad.

Al principio la suspensión trasera hacía tope con cierta facilidad. Probamos a precargar más el muelle y el funcionamiento mejoró notablemente.

La horquilla delantera, con mucho tacto, funcionaba muy bien en la mitad de su recorrido, pero se apreciaban topes a extensión. Con la ayuda de Adolfo, de Motos Alfa, cambiamos los aceites y pusimos cincuenta centímetros cúbicos más, con lo que el problema desapareció, aunque al final de nuestro duro ensayo aparecieron fugas en el retén derecho.

A medida que se fueron acoplado los forros, la frenada mejoró ostensiblemente, obteniéndose buen tacto, aunque una palanca más larga sería de agradecer, pues entonces podríamos utilizar un solo dedo. Por cierto, la fragilidad de la maneta de origen es preocupante; auténtico vidrio, que en nuestro caso sólo resistió la primera caída. Puestos al habla con la fábrica nos aseguraron que ya están recibiendo un nuevo modelo, en aluminio forjado, que solucionará el problema.

En riachuelos de piedra suelta, el chasis ofrece una muy buena estabilidad, que hace descansada y segura la conducción. El motor ofrece en estas condiciones una gran suavidad, lo que, unido a la fantástica adherencia de los nuevos Michelin sin cámara, permite que te atrevas con todo.

Los giros

En secciones muy enrevesadas gira muy bien, conservando aquel tacto neutro que ya tenía su predecesora y que tan difícil es de conseguir. La FIUS es de esas motos que con el manillar girado a tope no intenta seguir recta y se inscribe mansamente en la curva. Una delicia.

Practicando una conducción clásica —no estilo Tarrés— en curvas auténticamente cerradas se echa en falta un menor radio de giro. Probamos a cortar los topes, pero entonces la tija tropezaba con la petaca del escape. La FIUS está hecha para una conducción actual, donde en lugar de girar, se coloca la moto a base de saltos y golpes de gas.

Probando en trochas y torrenteras empinadas, el motor ofrece toda su potencia y en tercera marcha subirás como una flecha por donde te apetezca. En estas largas y típicas escaladas de alta montaña, el propulsor trabaja a una temperatura muy inferior a la del modelo anterior, sin que se aprecien las típicas pérdidas de potencia de un motor muy caliente.

Mis puntuaciones parciales durante el trial fueron descendiendo a medida que me acoplaba a la moto, con una tercera vuelta muy buena que me permitió acceder a la segunda plaza final. No está mal, pensé...

La FIUS es todo un acierto de Merlin, que ha sabido ponerse rápidamente al día, conservando lo bueno de la moto anterior —estabilidad y motor— pero dando un paso de gigante en suspensiones, frenos y estética.

También quisiera desde aquí agradecer el detalle de la fábrica, cediendo un ejemplar para una «auténtica» prueba.

F. CALLEJO
Fotos: E. J.

Advertisement for Principat Andorra Auto Moto Racing, featuring a map of Andorra and contact information for three shops: M. Robert, Acerbis Oakley, Devil Brembo, Giuliari, Bell, Driver, Nava, Lazer, Fournales, Did, Rolway, Koni, AMR, Segura, Furygan, Sta. Coloma, Pas de la Casa, and Andorra.