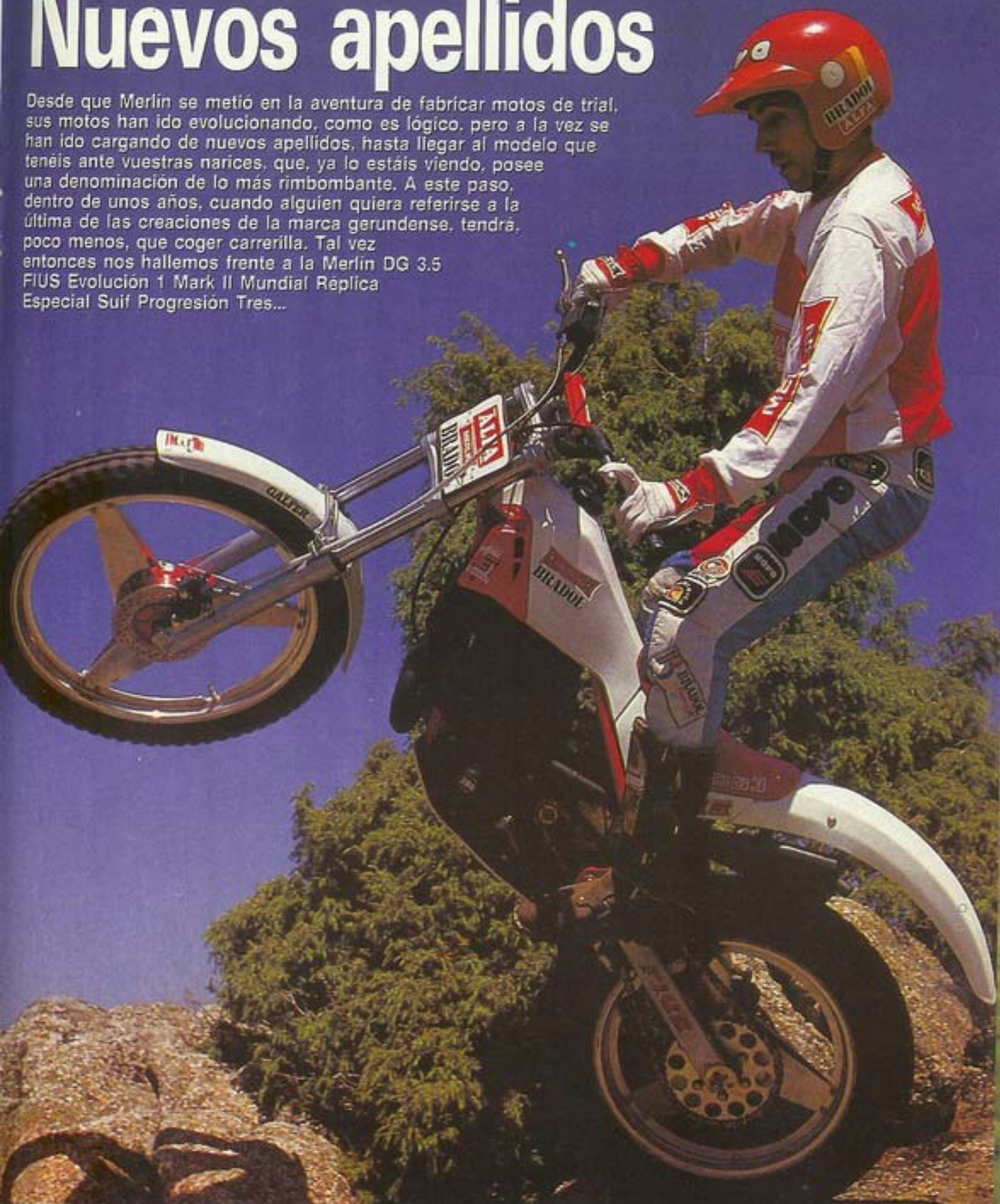


Merlín DG 3.5 FIUS Evolución 1

# Nuevos apellidos

Desde que Merlin se metió en la aventura de fabricar motos de trial, sus motos han ido evolucionando, como es lógico, pero a la vez se han ido cargando de nuevos apellidos, hasta llegar al modelo que tenéis ante vuestras narices, que, ya lo estáis viendo, posee una denominación de lo más rimbombante. A este paso, dentro de unos años, cuando alguien quiera referirse a la última de las creaciones de la marca gerundense, tendrá, poco menos, que coger carrerilla. Tal vez entonces nos hallemos frente a la Merlín DG 3.5 FIUS Evolución 1 Mark II Mundial Réplica Especial Suif Progresión Tres...





**B**ROMAS aparte, con el lanzamiento de la FIUS Evolución 1, Merlin se suma al buen momento del trial en España, con nuestros pilotos y mecánicas consiguiendo brillantes éxitos en el Mundial de esta especialísima disciplina.

Tras la fantástica temporada 85, en la que su equipo oficial arrasó consiguiendo las dos primeras plazas del Nacional, la marca gerundense parece haber pasado una pequeña crisis, al verse desprovista del éxito deportivo al que nos tenía acostumbrados, con un fuerte descenso en las ventas, siempre fiel reflejo de los resultados en competición.

La aparición del modelo FIUS ha sido un hito importante para la marca, pues ha representado la ruptura con el

### Ficha técnica

**Motor:** Cagiva dos tiempos.  
**Número de cilindros:** Uno.  
**Refrigeración:** Por aire.  
**Diámetro por carretera:** 80 x 69 mm.  
**Cilindrada total:** 346,63 c.c.  
**Carburador:** Dell'Orto PHBH de 26 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 Bator. Recorrido de 175 milímetros.  
Suspensión trasera: Monoamortiguador Betor. Sistema FIUS. Recorrido de 195 mm.  
Freno delantero: Disco Nagesti. Flotante de 185 mm.  
Freno trasero: Disco Nagesti. Flotante de 185 mm.  
Uantas: Arkront.  
Neumáticos: Michelin sin cámara.  
Longitud total: 2.050 mm.  
Distancia libre al suelo: 370 mm.  
Peso: 87 kg.

pasado. Al fin se reconocía que la DG-3, que tantos éxitos había proporcionado, había llegado al final de su desarrollo. Con la FIUS vinieron las nuevas tecnologías, el monoamortiguador, los frenos de disco, los neumáticos sin cámara...

Este año tampoco se han regateado esfuerzos y Merlin afronta el Mundial de la mejor forma posible, con un fuerte equipo y con una moto nueva: la FIUS Evolución 1.

## Parecida, no igual

Observando las fotografías destaca la similitud de la «Evolución» con el modelo anterior, pues no en vano se conservan las fibras y las espectaculares llantas de tres palos. A medida que vamos profundizando y analizando sus detalles, nos damos cuenta, sin embargo, de que se trata prácticamente de una moto nueva.

El grupo propulsor continúa siendo el robusto Cagiva de 350 c.c. refrigerado por aire, pero en su interior ha sufrido importantes modificaciones. Para mejorar la potencia en baja y la suavidad, se ha trabajado el interior del cilindro y se ha rediseñado el escape. La alimentación corre a cargo de un carburador Dell'Orto PHBH de 28 mm. de difusor con la cuba de plástico, y el filtro de aire ha visto ampliado su tamaño en aras de mejorar la rapidez de respuesta.

Todo el apartado de transmisión ha sufrido retoques, con el accionamiento del embrague rediseñado para hacerlo más suave y unos cambios en su interior que impiden que arrastre. En la caja de cambios se ha variado el escalonamiento de las marchas, acortándose la segunda y la tercera velocidad, que son ahora mucho más utilizables en las zonas.

La parte ciclo incorpora un





## Prueba: Evolución 1



Basta retirar el kit para llegar al filtro del aire.

Buena accesibilidad y abundante tornillería Allen.



## Accesibilidad mecánica

CON el modelo FIUS se hizo un gran esfuerzo en cuanto a los acabados, uno de los puntos débiles de la marca gerundense. Se mejoró la tornillería, con la incorporación de tuercas Allen empotradas, y se aumentó la calidad de la pintura, que ya se ofrecía al horno. Pues bien, en esta línea se presenta la E-1. Los plásticos Acerbis son de inmejorable calidad y no pierden el color con el paso

nuevo bastidor más liviano, que modifica el reparto de pesos de la moto, y se ha aligerado la parte frontal para dar más agilidad al conjunto. A este fin también se ha reducido el avance y se ha retrasado ligeramente el depósito de combustible, con lo cual se incrementa de paso el radio de giro, un punto que ya fue criticado en nuestro anterior ensayo.

En las suspensiones se ha hecho borrón y cuenta nueva, olvidando los elementos Teles-

co y recurriendo una vez más a los eficaces Betor, tanto en la horquilla delantera como en el único amortiguador posterior, que incorpora un depósito hidráulico separado. Dicho amortiguador, muy vertical, es regulable en la precarga mediante rosca.

Todo el sistema de suspensión trasera ha sido modificado, ofreciendo una curva de flexibilidad distinta, con todo el conjunto de bieletas y el basculante pivotando sobre rodamientos de agujas. Se solu-

cionan así las holguras que aparecían con el uso en el modelo precedente. Tampoco se ha descuidado el equipo frenante, uno de los puntos fuertes de la anterior FIUS. Se incorporan discos de fundición y una bomba delantera de mayor caudal, que, junto con una nueva palanca y bomba posterior, ofrecen una frenada óptima en cualquier circunstancia.

Las llantas siguen siendo Akront de tres palos con los fantásticos neumáticos Michelin sin cámara.

## Granito

Tenía auténticas ganas de probar la Evolución 1. Después del ensayo que publicamos el pasado año en nuestro número de septiembre, estuve hablando largamente con el responsable de investigación y desarrollo en Merlín. Una vez más, el incansable Ignacio Bul-tó tomó buena nota de las sugerencias de MOTO VERDE y apuntó nuestras observaciones. Algunas de ellas ya las tenía «in mente», aunque confesó que por servidumbres de la producción había sido imposible incorporarlas a la serie.

Pero vayamos al grano. Aprovechando un cambio de residencia he tenido oportunidad de probar a fondo la FIUS E-1 en un ambiente distinto al que habitualmente usamos para nuestras pruebas.

Fuertes y empinadas rampas de tierra seca con escasa adherencia y el más agreste y salvaje paisaje ganítico que se pueda imaginar han sido el escenario de nuestro ensayo. En las primeras zonas hemos puesto a prueba la potencia y suavidad del motor. En los bestiales escalones de piedra hemos hecho trabajar duro a las suspensiones y al bastidor. Y el resultado ha sido totalmente satisfactorio.

En las zonas de tierra suelta, donde es obligado usar una marcha larga y utilizar con tiento el puño del gas, la FIUS dispone ahora de una segunda excepcional, merced a la cual puede prácticamente con todo. Si has acelerado en exceso, puedes cortar gas tranquilamente, recuperar la tracción y, por empinada que sea la pendiente, dispondrás del par y la motricidad necesarios para se-



El motor sigue siendo el voluminoso Caviga de aire —346,83 c.c.— aunque con pequeños cambios.

Horquilla delantera Betor y nuevos discos de fundición, con sus respectivas bombas rediseñadas.



La suspensión trasera ha sido modificada y el amortiguador también lo fabrica Betor.

Los plásticos de la Merlín proceden de la firma Acerbis y no pierden el color con facilidad.





## nica. Detalles

del tiempo. Montándose guardabarros totalmente irrompibles de la misma marca. Se incorpora además un eficaz protector para el amortiguador.

Las palancas de freno y cambio tienen la puntera articulada, permitiendo su giro al golpear con algún saliente o roca. Los mandos del manillar funcionan con suavidad y precisión y se incorpora una nueva maneta de freno en aluminio forjado, que debe resis-

tir las caídas mejor que la anterior. En el manillar se dispone de un práctico interruptor de parada.

Recordad que la FIUS E-1 está dedicada al uso en competición o fuera de carretera y no puede por lo tanto ser matriculada, aplicándosele entonces el tipo de IVA reducido del 12%.

Más cosas: retirando el kit depósito-asiento sujeto con sólo dos tornillos, tendremos

acceso al carburador, bujía, filtro del aire y amortiguador posterior. El filtro se desmonta retirando una goma elástica.

Con sólo aflojar y retirar la cadena, podremos sacar, tirando hacia atrás, la rueda trasera.

Finalmente, para desmontar la rueda delantera hay que aflojar dos tornillos Allen y luego quitar el eje, que simplemente va roscado en la botella de suspensión.

## Cualidades

- Motor suave y potente.
- Suspensiones muy absorbentes.
- Frenos eficaces.

## Defectos

- Sujeción pata de cabra.
- Capacidad depósito combustible.
- Cambio de cinco marchas.

guir hasta la cumbre. No olvides que se trata de un motor con 350 c.c. auténticos, y hablando de par bruto a bajo régimen, la cilindrada manda. En estas condiciones difíciles de adherencia sería injusto olvidar el increíble agarre de los Michelin tubeless, a los que se podría aplicar perfectamente aquel slogan publicitario de «resisten si tú resistes». Si confías en su adherencia y dosificas tu puño derecho, podrás subir sin problemas por donde te plazca.

La estrada del motor resulta muy brillante, pero por si esto no es suficiente, ahora se dispone de una tercera marcha más utilizable en las zonas. Incluso después de un giro, el motor reemprenderá la marcha suavemente. Si necesitas mayor rapidez de respuesta, un ligero toque al embrague te catapultará hacia adelante y en tercera velocidad no tendrás rampa que se te resista.

## Escaleras

En enrevesadas secciones de roca con fuertes escalones y rampas, la primera marcha te ofrece un control absoluto sobre la máquina, con aceleración instantánea para remontar cualquier tipo de escalón. En cortados de granito la suspensión trasera absorbe perfectamente los impactos, con el rebote justo para colocarte sin más problemas en la cima del escalón.

En recovecos y ángulos cerrados se nota que la moto gira mejor, aunque se ha perdido parte de aquella dirección absolutamente neutra de sus hermanas de dos amortiguadores y chasis de herencia Bultaco. Este es un hecho irreversible

que vienen padeciendo las últimas creaciones de casi todas las marcas. Me explico.

Un piloto puntero de trial ya no gira en una sección muy angosta. Coloca la moto a base de saltos y contorsiones. No se esfuerza en hacerla girar sobre la rueda trasera o simplemente afinando su trazada en la curva. Ahora es más fácil. Llegas al giro, metes la moto como sea. Te paras. Compruebas tu situación. ¡Voy a colocarme un poquito mejor! Y a base de cuatro toques de embrague y un par de tirones del manillar has desplazado tu máquina a saltos, situándola exactamente donde tú querías.

Todo esto está muy bien. Pero para los que practicamos una conducción más clásica o simplemente para el excursionista de fin de semana, los motos de trial se van volviendo cada vez más extrañas y super especializadas. No os llevéis las manos a la cabeza. En velocidad está ocurriendo lo mismo. Si os dejaran la moto de Eddie Lawson o una J.J. Cobas, comprobaríais que son monturas inconducibles a velocidades normales por una vía pública...

Pero volviendo a nuestra FIUS E-1 de prueba, se trata de una sensación que se percibe desde el primer momento y que sólo desaparece en parte después de unas cuantas horas de entrenamiento.

Los frenos son sorprendentes y tienes un control absoluto de la moto en cualquier situación y con un solo dedo. La unidad de pruebas, cedida por Motos Alfa, tenía instalado un latiguillo Galfer, que mejoraba sensiblemente el tacto de la maneta.

Un detalle negativo que nos

persiguió durante toda la prueba es el golpeteo de la pata de cabra contra el basculante, un punto insignificante pero que deberá ser mejorado en la serie.

No cabe duda de que la marca del mago ha dado un do de pecho para ofrecer un producto de alta calidad y totalmente puesto al día en cuanto a funcionamiento. Su piloto estrella, Pascal Couturier, y el fornido Juan Freixas están probando continuamente acertadas mo-

dificaciones para ser rápidamente llevadas a la serie.

Pero en su esfuerzo por ganar enteros en este mercado tan particular, Merlin ha puesto especial interés en un último punto de la E-1: su precio, que nos confirman no ha sido variado, manteniéndose por tanto el de la antigua FIUS (alrededor de las 450.000 pts.)

Ya lo dice el refrán, «evolucionarse» o morir.

F. CALLEJO

Fotos: Emilio JIMENEZ

Ver a la magia de  
**MERLIN**

en motos  
**ALFA**

DISTRIBUIDOR  
ZONA CENTRO  
SAN ANDRES, 26 - Tel. 852 07 22 - CERCEDILLA

MERLIN FIUS EVOLUCION-1  
¡VEN A PROBARLA!