

MOTO VERDE

4 PRUEBAS



PRUEBA

■ **Merlín DG 3.5 Gallach Réplica**

COMPARATIVA ENDURO 250

■ **Gilera** ■ **Husqvarna** ■ **KTM**

TECNICA

■ **Cross Mundial 125**
■ **Enduro Nacional**

G.P. España Cross 500
Yunquera

MOTO PRUEBA
VERDE



Merlín DG 3.5 Gallach Réplica

Patas de palo

Esta vez el mago no ha hecho de las suyas. La moto que hoy probamos es el último desarrollo de un concepto clásico, aveado por la experiencia y saber de sus fabricantes. La idea de la mítica Sherpa, llevada a su más alto grado de perfección y eficacia.

EL último producto del fabricante gerundense viene avalado por el Campeonato de España conseguido por Luis Gallach. Sin apenas cometer errores y con una máquina que funcionó a la perfección, el pasado año Luis puso tierra de por medio sobre sus seguidores, llegando a coronarse campeón antes de la última prueba.

Historia reciente

Para llegar a conseguir este éxito sonado, que ha terminado con más de quince años de dominio de «los tres mosqueteros» —Montesa, Bultaco y Ossa— la fábrica de Fornells ha recorrido un corto pero intenso camino.

Recordemos que Merlín nació de la mano del gran Ignacio Bultó —uno de los pilotos más polifacéticos e increíbles que conozco— y de su cuñado Pedro Arpa, quienes junto con Johnny Regás recogieron el testigo de Bultaco. Tras un par de años de rodaje con la fabricación de motos infantiles, decidieron que había llegado la hora de hacer algo más serio.

Aprovechando su dilatada experiencia trialera (Ignacio había sido cuatro veces Campeón

de España) y en colaboración con Cagiva, que cedía su grupo propulsor, construyeron su primera moto de trial.

Con el concurso del fenomenal Juan Freixas y tras unos meses de intensas pruebas y modificaciones —recordad que el motor Cagiva proviene de una moto de carretera—, el entusiasta equipo Merlín debutó en la primera prueba del Mundial 82, precisamente en Olot (Gerona), y después de una temporada de experimentación se lanzó al mercado la DG 3.5.

La campeona

Tomando como base el anterior modelo, se han incorporado algunas modificaciones y cambiado completamente la estética.

El fin primordial de estos cambios ha sido mejorar la respuesta a bajo régimen, para lo cual se ha trabajado en la distribución y se ha probado con diversas formas de la culata y relaciones de compresión.

Una carburación ajustada a la nueva termodinámica, el encendido electrónico Kokusan y, sobre todo, el nuevo y casi invisible escape, ayudan a conseguir los objetivos previstos.

En la parte ciclo los cambios son más espectaculares. Con el anuncio por parte de Michelin de comercializar neumáticos sin cámara, en Merlín se pusieron a trabajar para conseguir unas llantas adecuadas, y con la ayuda de Akront, han puesto a punto unas ruedas de siete palos en aleación, que, además de resultar muy vistosas, ofrecen una rigidez desconocida hasta ahora en máquinas de trial.

Aunque de momento no están disponibles los nuevos «tubeless» y Merlín está sirviendo las motos con neumáticos con cámara, tan pronto como se vendan, los usuarios del mago podrán incorporarlos.

Con ellos, las ventajas son espectaculares. Por un lado se solucionan prácticamente los problemas de los pinchazos, pues ya no pelizcaremos la cámara con una piedra, y gracias a esto, podremos bajar la presión a límites increíbles, mejorando ampliamente la adherencia.

Luis Gallach nos confesó que en circunstancias difíciles —barro y agua— él lleva los neumáticos a 200 gr/cm²! Prácticamente, con la llanta en el suelo.



La Merlín Gallach Réplica ofrece una estampa singular, configurada, sobre todo, por el nuevo kit depósito-asiento y las llantas de palos.

Prueba: Merlín DG 3.5 Gallach Réplica



La horquilla Betor que llevaba la moto de pruebas será sustituida por una Telesco con regulación externa del hidráulico.



En el motor se han modificado culata, carburación y distribución, adoptándose un nuevo escape y un nuevo encendido.



La suspensión posterior no ha sido objeto de transformación, conservándose la solución clásica de dos amortiguadores.

Por otro lado, y aprovechando la fundición del nuevo buje, se ha incorporado un freno delantero de mayor superficie, con una notable mejora en tacto y, sobre todo, en potencia.

De Betor a Telesco

También se ha puesto a punto una nueva suspensión delantera, pues los problemas laborales de Betor les estaban cortando el suministro. Aunque la unidad de pruebas equipaba la fantástica horquilla Betor de aceite y barras de 38 mm., las próximas series utilizarán una suspensión Telesco, puesta a punto por los pilotos de la marca.

En ella se mantienen las barras de 38 mm. y se incorpora un sistema de regulación externa del hidráulico en ocho posiciones, que garantiza una perfecta adaptación a cualquier tipo de terreno. Un robusto y bien terminado puente de horquilla se encarga de aumentar la rigidez torsional y sirve, al mismo

Ficha técnica

Motor: Cagiva dos tiempos.
Número de cilindros: Uno.
Refrigeración: Por aire.
Diámetro x carrera: 80 x 69 mm.
Cilindrada total: 346,83 cc.
Carburación: Dell'Orto PHBH 28 mm.
Encendido: Electrónico.
Embrague: Multidisco en baño de aceite.
Cambio: Cinco marchas.
Transmisión primaria: Engranajes helicoidales.
Transmisión secundaria: Por cadena (11/14).
Bastidor: Simple cuna desdoblado e interrumpido bajo el motor.
Suspensión delantera: Horquilla Betor. Barras

de 38 mm. (en el futuro, será una horquilla Telesco).
Recorrido: 173 mm.
Suspensión trasera: Dos amortiguadores Telesco.
Recorrido: 115 mm.
Freno delantero: Tambor de magnesio.
Freno trasero: Tambor de magnesio.
Llantas: Akront de aleación (siete palos).
Neumáticos: Michelin. 2,75 x 21 delante y 4 x 18 detrás.
Longitud total: 2.011 mm.
Peso: 89 kg.

Cualidades

- Suavidad y potencia
- Estabilidad sobresaliente
- Estrechez del kit

Defectos

- Precio elevado
- Cinco marchas
- Acabados discretos



BICISIN

PATENTADO

ATREVETE A:
 Subir rocas, escaleras, pendientes, coches, saltar y volar, recorrer 5 metros en 3 segundos, efectuar giros y saltos increíbles alucinando con tu equilibrio.
SIN RUEDAS, MUELLES, MOTOR NI PEDALES. SOLO CON TU IMPULSO BASADO EN EL MOTO CROSS Y TRIAL

Travesía Maymó, 5 Telf. (93) 658 24 95
 SANT CLIMENT DEL LLOBREGAT
 BARCELONA

Rubies
 Solicite amplia información

moto pieza

50% DTO. EN PIEZAS DE OCASION PARA MOTO

HORQUILLAS, PIÑONES, CILINDROS, FRENOS, etc.

C/ Zaragoza, 123. Tel.: (93) 211 72 32. Barcelona.

tiempo, de soporte para el guardabarros.

Se conserva el bastidor del anterior modelo pero al suprimirse el anclaje inferior del motor, se ha subido la placa protectora, ganándose tres centímetros de distancia al suelo.

No podía ofrecerse un modelo prácticamente nuevo sin incorporar novedades estéticas. No olvidemos además que hasta este año, y a pesar de las profundas modificaciones incorporadas, la presentación externa había permanecido invariable.

Para satisfacer las exigencias de Luis Gallach se ha diseñado un nuevo kit depósito-asiento, en una sola pieza, pero con una increíble estrechez a la altura del carburador, la zona donde van situadas las piernas del piloto. La presencia de la moto ni se nota, y se puede conducir con gran movilidad y eficacia.

En las zonas

Aprovechando el escenario de la prueba final del Pentagonal MOTOVERDE, fuimos hasta Robledo de Chavela, y sorteamos las zonas de aquella carrera, algunas de ellas, realmente duras y espectaculares.

Tras un breve período de calentamiento y adaptación a la máquina, que aproveché para colocar todos los mandos a mi gusto —la moto de pruebas pertenecía a Gonzalo Victoria de Lecea—, empecé con una zona de tierra y roca, que tenía una fuerte pendiente, tras un giro muy cerrado, donde prácticamente había que parar la moto.

La parte final era sobre roca, con un escalón de salida de un metro, que se abordaba saliendo de otro giro. Una sección ideal para insertar la segunda marcha. Manejando con un solo dedo el embrague —auténtica mantequilla—, se podía colocar la moto a placer para abordar la pendiente de tierra. Un suave giro del puño de gas, y con gran suavidad de respuesta, pero a la vez con energía la Merlin se colocaba en la cima.

Con un fuerte acelerón superábamos el escalón de salida y los Telesco traseros absorbían perfectamente el impacto, manteniendo la moto pegada al

Accesibilidad mecánica



Desmontaje de la rueda delantera

Hay que quitar el eje después de aflojar dos tornillos situados en la botella izquierda.

Desmontaje de la rueda trasera

Soltamos el tirante de reacción del freno y lo retiramos. Posteriormente, aflojamos el eje de la rueda, y sin sacarlo, tiramos de la rueda hacia atrás, después de haber sacado la cadena. La parte posterior del basculante está abier-

ta y ello facilita enormemente la operación.

Carburador y filtro del aire

Se retira la goma que sujeta la parte posterior del kit y éste se levanta. Un soporte metálico mantiene el asiento en posición levantada. También tendremos así acceso a la bujía.

Cambio del cable de gas

Levantado el kit, hay que retirar dos tornillos en la parte superior del carburador, y otro en el puño del acelerador.

suelo y obteniéndose una tracción y adherencia soberbios.

He aquí una de las cualidades principales de la moto, su adherencia. Sobre barro y terreno húmedo, la parte trasera se pega al suelo como si fuera una lapa, y es una delicia pilotar en barro.

Las ruedas de palos se dejan notar desde el primer instante, y con ellas, la Merlin se muestra más rígida y seca de reacciones. Es cuestión de acostumbrarse, pero están lejos aquellas flexiones en giros críticos, donde todo el peso de la moto y del piloto torcían exageradamente la llanta delantera.

Atacando la última zona del mencionado trial, con una impresionante pared de roca y dos escalones empalmados, el chasis ofrecía una estabilidad excelente, y sólo había que situar la moto enfrente de la pared, colocarse bien, y acelerar con decisión. La Merlin subía como un cohete y mantenía en todo momento la trayectoria elegida.

Conclusiones

Personalmente, mejoraría la estirada final del motor, que en el ejemplar de pruebas se acababa pronto, aunque las cosas hubieran sido distintas con una carburación más afinada, pues la moto era completamente nueva y estaba tal y como había venido de Gerona.

Con algunas cualidades sobresalientes —adherencia y estabilidad— la Merlin Gallach Réplica ofrece, sobre todo, un comportamiento muy sano en cualquier circunstancia. Es una máquina compacta y muy equilibrada, con un motor robusto y una fiabilidad a toda prueba. Los acabados, uno de los puntos flacos de la marca, se van mejorando poco a poco, y, aun sin igualar la calidad de Montesa o Fantic, son más que aceptables.

La nueva Merlin es una herramienta de precisión para el corredor de trial, a la vez que una moto noble y eficaz para el aficionado a la montaña y a las excursiones de cierta dificultad, con todo el sabor de las trialeras españolas que dominaron la década pasada, pero plenamente actualizada y viviendo el presente. □

F. CALLEJO
Fotos: Emilio JIMENEZ

En terreno húmedo, la moto se comporta de maravilla. La rueda motriz se pega al suelo de una manera increíble.

