

MOTO VERDE COMPARATIVA



Merlín DG 3.50 • Merlín DG 7

On the rocks

Seguro que a la mayoría de nuestros lectores aficionados al trial les gustaría encontrar en este número de su revista favorita la prueba de la Merlín DG 3, la moto con la que Luis Gallach ha conseguido su primer título de Campeón de España. Para haceros felices, hemos realizado un ensayo sobre esta moto, añadiendo además a su hermana menor, la recién nacida Merlín DG 7.

El modelo «grande» de 350 c.c. nació allá por 1982, de la mano de Ignacio Bultó. Des-

de entonces ha sido pilotada por diversos corredores oficiales (Renales, Freixas, Gallach y

Jordi Soler), que han ido mejorando detalle a detalle la moto, hasta llegar al modelo que hoy



DG 3. Tren delantero: horquilla Betor, barras de 38, y 173 mm. de recorrido.



DG 7. Tren delantero: horquilla Betor, barras de 35, y 170 mm. de recorrido.



DG 3. Motor: procedencia Cagiva, 346,83 c.c., y admisión convencional.



DG 7. Motor: procedencia Cagiva, 124,63 c.c., y admisión por láminas.

Comparativa: Merlín DG 3.50 • Merlín DG 7



Merlín DG 3.50: fruto de la experiencia de Gallach.



Merlín DG 7: ideal para iniciarse en la competición.

se nota en el pie derecho, pero no llega a estorbar al frenar. Tanto este freno como el delantero son de una eficacia sobrada, resultando ambos idénticos a los de su hermana mayor.

El cambio, de seis velocidades, tiene un funcionamiento muy preciso, aunque encontrar el punto muerto requiere habilidad, y, al contrario que en la 350, el motor no se puede arrancar con una marcha engranada. El embrague es muy blando y resulta cómodo de accionar con un dedo, pero no es todo lo progresivo que cabría esperar.

Diferencias y parecidos entre ambas

El cambio de la DG 3, de cinco marchas, es tan preciso como el de la pequeña. En los dos modelos, la horquilla es Betor, pero los amortiguadores traseros son Telesco en la DG 7 y Betor en la DG 3, montando ambas un puño de acelerador de salida lateral, firmado por Ideal. Los reposapiés tienen la forma idónea para poder resbalar sobre las rocas, y agarran bien el pie, mientras que, también en las dos motos, el chasis va cortado en sus partes trasera e interior, donde se atornilla a una chapa de dural, que hace las veces de protector del cárter. En la DG 3, el motor lleva además una protección en el lado del embrague.

Siguiendo con esta moto, diremos que se utiliza todavía el depósito de la primera versión, de formas angulosas, aunque estrecho por la parte donde van las piernas del piloto. El escape es recto y acaba en una petaca, situada al lado del guardabarros trasero. La moto viene con equipo de luces y claxón.

En la Merlín DG 7, el equipo eléctrico se reduce a un botón de pare, y el tubo de escape da

Cualidades

Defectos

	Cualidades	Defectos
Merlín DG 3.50	<ul style="list-style-type: none"> ● Estirada del motor. ● Suspensiones eficaces. ● Estabilidad sobresaliente. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Precio elevado. ● Posición del pedal de arranque. ● Carburador poco accesible.
Merlín DG 7	<ul style="list-style-type: none"> ● Suavidad en baja. ● Manejabilidad y ligereza. ● Freno trasero progresivo y potente. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Posibilidades limitadas. ● Embrague poco progresivo. ● Difícil localización del punto muerto.

una gran curva al salir del cilindro, terminando en un gran silenciador, situado a la izquierda del filtro del aire. El conjunto depósito-sillín es de nuevo diseño, más redondeado y estrecho, y el verdadero depósito, negro, es independiente del kit, que lo recubre.

El chasis de la 125 es una réplica del que monta la «tres y medio». Partiendo de éste, se ha reducido ligeramente (en 21 mm.) la parte delantera, en la que va alojado el motor, en tanto que la parte trasera es similar y el basculante es el mismo en las dos motos.

Dos motos, dos estilos

Ya hemos comentado anteriormente las características de ambas máquinas. Los partidarios de las motos grandes tienen en la DG 3 una buena opción. Sin embargo, los que prefieran las 200-250, se quedan entre la DG 3 y la DG 7, y mejor deberían esperar a que apareciera la prometida 200 para poder opinar. Ahora bien, el público al que va dirigida la Merlin DG 7 son los jóvenes que empiezan en la competición y ya han tenido contacto anteriormente con las motos de trial.

En el pasado número comentábamos que la Merlin DG 2, de 50 c.c., era la moto ideal para que los niños comenzaran a soltarse. Pues bien, la 125 es para los que, teniendo una base, comienzan a participar en carreras. Es fácil adaptarse a esta montura, por lo que se coge soltura rápidamente, y, para triales de ámbito regional, e incluso alguna carrera del Campeonato de España, la DG 7 es una competidora válida. Incluso para la gente que simplemente quiere disfrutar por el campo puede ser una moto definitiva, resultando muy apta para aquellos que gustan de una conducción malabarista.

La 350 es más polivalente: con ella se puede tomar parte en triales de cualquier envergadura, incluidos los del Campeonato del Mundo, sin temor a quedarse «tirado» por poco motor.

En resumen, diremos que la DG 3.50 es una «señora trialera» y que la DG 7 se puede definir como «señorita trialera» o «trialera a menor escala». □

Gabriel GOMEZ
Fotos: GOMEZ & JIMENEZ

Accesibilidad mecánica

Un detalle que distingue a estas motos de las demás es la forma en que la rueda trasera se desmonta: tras soltar el tirante del freno y la varilla, se afloja el eje y, soltando la cadena, la rueda sale hacia atrás. Esto es porque el extremo del basculante está abierto, con lo que la operación se simplifica.

Para desmontar la rueda delantera, en la DG 3 se quitan los tornillos que sujetan el eje a la botella izquierda. Se sueltan el tirante del freno y el cable del mismo, y la rueda sale, sin mayor dificultad. En la DG 7 la operación a seguir es la misma, con la única diferencia de que los tornillos que sujetan el eje se encuentran en el extremo inferior de la botella derecha.

El tensado de cadena también se realiza de igual forma en las dos motos. El procedi-



miento a seguir es el mismo que en el desmontaje de la rueda trasera, pero sin quitar la cadena, y utilizando las excéntricas.

El kit asiento-depósito se desmonta en ambos modelos soltando una goma que los aprisiona justo detrás del asiento. De esta forma, se levanta, dejando libre acceso al filtro del aire. En la DG 7, el depósito, de plástico irrompible, se puede separar de su recubrimiento de fibra, quitando el tapón de llenado y soltan-

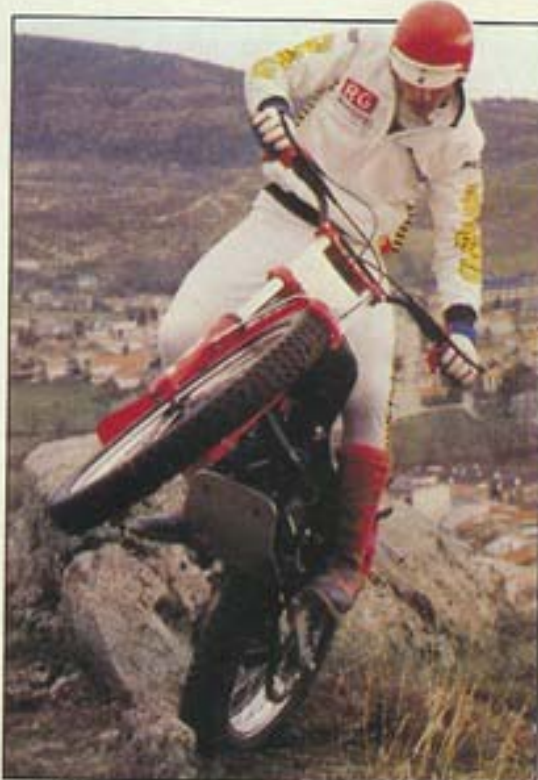
do un tornillo que une las dos piezas.

Para sustituir la bujía hay que levantar el kit en la DG 3, mientras que en la 125 se puede hacer por cualquiera de los dos lados, sin ninguna dificultad.

Del mismo modo, para acceder al carburador hay que levantar el kit en la 350, y en la DG 7 conviene hacerlo si vamos a cambiar el cable de gas, aunque no es necesario si sólo vamos a hurgar en la cuba.



Aunque la foto pueda dar a entender lo contrario, para conducir la DG 3 los malabarismos sobran.



La DG 7 posee una gran manejabilidad y en los giros cerrados se mueve realmente a gusto.

Comparativa: Merlín DG 3.50 • Merlín DG 7

probamos, que es una fiel réplica de la moto campeona del 84, con alguna excepción, como el kit depósito-asiento (en la versión de serie aún no se ha llegado a montar el nuevo).

La hermana pequeña, de 125 c.c. de cilindrada, tiene mucho menos tiempo de existencia. Fue presentada al público en el Salón de la IFMA del pasado año, aunque con el nombre de Cagiva en el depósito, y ha sido construida a partir de la 350, pero con unas medidas más reducidas.

350 versus 125

La «tres y medio» es la moto clásica por excelencia dentro del mundo del trial. Se trata de una moto con un motor grande, suave a bajas revoluciones, pero con una muy buena estirada, si se rosca el puño. La sensación inicial que se experimenta con ella es que resulta un poco cargada de delante y que tiene un bajo centro de gravedad, lo cual la hace más estable que juguetera.

La admisión es conveccional, al igual que la amortiguación

Fichas técnicas

	Merlín DG 350	Merlín DG 7
Motor:	Cagiva. 2 tiempos.	
Número de cilindros:	Uno.	
Refrigeración:	Por aire.	
Diámetro x carrera:	80 x 69 mm.	56 x 50,6 mm.
Cilindrada total:	346,83 c.c.	124,83 c.c.
Carburación:	Dell'Orto PHBH 28 Ø Dell'Orto PHBH 24 Ø	
Encendido:	Electrónico.	
Embrague:	Multidisco en baño de aceite.	
Cambio:	5 velocidades.	6 velocidades.
Transmisión primaria:	Engranajes helicoidales.	
Transmisión secundaria:	Cadena (11/14).	Cadena (10/42).
Bastidor:	En tubo de acero.	
Suspensión delantera:	Ø 38 mm.	Ø 35 mm.
Recorrido:	173 mm.	170 mm.
Suspensión trasera:	Betor.	Telesco.
Recorrido:	115 mm.	115 mm.
Freno delantero:	Tambor magnesio, 110 mm. Ø.	
Freno trasero:	Tambor magnesio, 110 mm. Ø.	
Neumáticos:	del. 2,75 x 21 trial. Tras. 4 x 18 trial.	
Longitud total:	2.011 mm.	1.990 mm.
Distancia al suelo:	350 mm.	345 mm.
Peso:	89 Kg.	78 Kg.
Depósito de combustible:	5 litros.	4,6 litros.

posterior. En la 125, aunque atrás también se utiliza un sistema «estéreo», la moto presenta aires más modernos: es alta y tiene un gran recorrido de suspensión, pero al subirse el piloto, se hunde casi hasta la mitad. La admisión se realiza a través de una caja de láminas.

Al contrario que la 350, la «octavo de litro» es muy ligera de dirección, haciéndonos fácil la conducción espectacular, aunque la tendencia a seguir la trayectoria deseada es menos acusada que en la primogénita. La ligereza no es característica única del tren delantero, sino que es cualidad de la moto completa, lo que hace que la facilidad de manejo sea impresionante.

Hablemos un poco de las cilindradas. En la Merlín DG 3 nos encontramos los clásicos 350 c.c., el máximo al que se ha llegado en una moto de trial de dos tiempos. Con ellos son posibles unos bajos de tractor, con una salida fulminante a la más mínima insinuación del acelerador. No hay problemas de falta de caballos en ninguna rampa, sino todo lo contrario: en muchas ocasiones, hay que andarse con mucho cuidado para no perder adherencia, por culpa de la potencia del propulsor.

Los 125 c.c. de la DG 7 entran en un motor más pequeño, y más ligero, por tanto. No se dispone de los mismos bajos ni de la misma estirada, pero potencia hay la suficiente, mientras que las zonas no sean una burred. Lo que sí resulta curioso es la cilindrada: 125 c.c. Quizás, a priori, parezca más lógico construir en España una 75, para poder llevarla a los chavales de 16 años. Pero una 75 sí se quedaría corta en muchas zonas, y, además, no debemos olvidar que el motor de la DG 7 es italiano, y en Italia, el Campeonato Junior se corre con motos de hasta 125. No obstante, está en proyecto el montar una 200 con la misma parte ciclo y una mecánica similar a la de la actual DG 7.

Motores: la suavidad llevada al límite

En ambos modelos, el motor es un dos tiempos monocilíndrico, refrigerado por aire. En la grande, como ya hemos indicado anteriormente, la admisión se realiza directamente, mien-



Las «rocks» de Cercedilla sirvieron de marco esta vez a nuestra prueba.

tas que la pequeña utiliza láminas. En el caso de la primera, el cilindro tiene unas grandes dimensiones exteriores, debido al generoso aleteado, en el que se intercalan gomas para disminuir el nivel de vibraciones. Lo mismo encontramos en la DG 7, aunque aquí el aleteado de la culata es radial.

Lo que hay que tener claro a la hora de montar sobre la Merlin pequeña es su cilindrada, y en las zonas fuertes no hay que quedarse dormido esperando a que el motor nos resuelva la papeleta. Los bajos, para un motor de 125 c.c., son excepcionales, pero se ha sacrificado un poco la estirada final, de tal forma que el golpe de gas necesario para superar un fuerte escalón tras un cerrado giro ha de ser grande. Conviene llevar el motor alegre, no alto de vueltas, pero tampoco en la zona más baja, para poder superar con soltura los obstáculos.

Llevar el motor de la 350, igualmente de procedencia Caviva, tiene menos secreto, dada la gran amplitud de regímenes utilizables. A «cero» vueltas, el motor va suave como una pluma y, según vamos abriendo gas, la potencia se va transmitiendo a la rueda de forma segura pero nada brusca, hasta que llegamos a la zona de muchas revoluciones, en la que la moto es un auténtico camión, que sube por donde se le pida. De hecho, casi nunca hay que roscar el puño por completo, pues se dispone de potencia sobrada.

DG 3.50: ruedas en el suelo

Siempre hay partidarios de las diferentes cilindradas; los enamorados de las «tres y medio» las prefieren por su mayor potencia y bajos, y los incondicionales de las 200 ó 250 resaltan la ligereza y manejabilidad de sus monturas.

La Merlin DG 3 es ideal para el primer tipo de aficionados. Es, además de potente, estable, y ésta es su mejor característica. Sigue sin problemas la línea marcada por el piloto, no es amiga de las conducciones circenses, y, como afirma Paco Callejo, quien amablemente nos cedió su máquina para realizar la prueba, «las ruedas de esta moto son para llevarlas por el suelo».



DG 3. Tren trasero: amortiguadores Betor y 115 mm. de recorrido.



DG 7. Tren trasero: amortiguadores Telesco y 115 mm. de recorrido.

La opinión del piloto

Ya habíamos perdido la costumbre de probar una auténtica 125 de trial. Relegadas al olvido por las más competitivas 200 c.c. —la clásica alternativa para una moto ligera—, nunca han tenido demasiado éxito en nuestro país. Esta nueva 125 sorprende desde los primeros pasos, por su reducido peso y agilidad.

El bastidor de la DG 7 ofrece un excelente compromiso entre estabilidad en línea recta y manejabilidad, estando acompañado por unas suspensiones soberbias que absorben prácticamente todo y que proporcionan a este tractorcillo una tracción increíble. Los frenos cumplen sobradamente su misión y las nuevas mordazas ofrecen una rápida recuperación en agua. En mi opinión, la parte ciclo es realmente eficaz y está muy por encima de las posibilidades del grupo propulsor.

Este motor de 125 es muy compacto y de reducidas dimensiones. La alimentación a través de láminas facilita una buena respuesta a bajo régimen, evitando los ahogos típicos de otras máquinas de este tipo, pero la conducción debe ser muy precisa, y hay que ir pendiente del motor, para llevarlo en su zona de rendimiento óptimo. El embrague, muy suave, nos ayudará enormemente en situaciones comprometidas.

El cambio de marchas tiene un recorrido corto y preciso, resulta algo duro de funcionamiento. La primera es cortísima y la segunda puede ser utilizada en todo tipo de zonas.

La estirada final ha mejorado con respecto a la del primer ejemplar que probamos, pues ahora se utiliza una tobera del carburador más corta. Cuando el motor coge vueltas, pierde mucho tacto y enseña todo el nervio que lleva dentro, pudiendo llegar a desmontarte si no estás bien colocado.

La DG 3 se nota más pesada y un poco menos ágil, pero tiene mayor aplomo y sobriedad.

No puedo negar que me gusta, y mucho, pues no en vano es la máquina que utilizo en competición, con todos los detalles puestos de acuerdo con mis exigencias. No obstante, intentaré daros una opinión generalizada.

La parte ciclo, que goza de buena salud, no es especialmente manejable, pero en cualquier circunstancia te permite mantener la trayectoria. Ante un gran escalón, sólo debes abrir gas y agarrarte: la moto sube recta, sin hacer ningún tipo de extraños. Como en la 125, las suspensiones trabajan a plena satisfacción, y del grupo propulsor destaca sobre todo su gran suavidad. No muy potente a bajo régimen —comparado, por ejemplo, con el de una Cota—, este motor es muy dulce de respuesta y ofrece un tacto fabuloso en condiciones extremas. Con respecto a los modelos anteriores, se ha ganado mucho en estirada —parece no acabarse nunca— y se han reducido enormemente las vibraciones.

F. CALLEJO

El agarre es perfecto, gracias a los neumáticos Michelin y a la amortiguación, especialmente, la horquilla delantera, que lleva barras de 38 mm. de diámetro. En terrenos de precaria adherencia, hay que dosificar bien el gas, para poder pasar sin problemas, procurando no dar acelerones bruscos, pero esto es cuestión de acostumbramiento.

Los frenos cumplen a la perfección. El delantero es muy cómodo de accionar, pero la palanca de arranque molesta un poco en el pie derecho, a la hora de pisar el pedal del trasero.

El embrague, de suave tacto, se puede accionar con un solo dedo y su funcionamiento es muy progresivo. Con él accionado y una marcha introducida, podremos arrancar el motor, ayudándonos del starter si el tiempo es frío.

DG 7: juegos malabares

La unidad que probamos nos fue cedida por Motos Alfa, de Cercedilla. Dado el frío día en el que nos tocó hacer el ensayo (la gasolina que rezumaba del grifo se helaba), tuvimos que dedicar un buen rato a calentar el aceite del cárter y las suspensiones de las dos motos. Una vez hecho esto, comenzamos a evolucionar sobre las piedras de la ladera de un monte, en Cercedilla. Las primeras impresiones sobre la 125 fueron muy positivas, destacando enseguida su ligereza y manejabilidad, y dichas impresiones se fueron reafirmando a medida que avanzaba el día.

Las marchas son muy cortas, por lo que, para atacar fuertes rampas, es conveniente utilizar la segunda velocidad, si hay sitio suficiente para hacerlo. Las zonas donde mejor se mueve la DG 7 son las reviradas, con giros muy cerrados y escalones no muy fuertes, donde las reacciones de la moto son de lo más controlable. Cuando tenemos que subir grandes pendientes de tierra a la salida de un giro comprometido, nos damos cuenta de que lo que llevamos bajo el cuerpo es un motor de 125 c.c. No es que le falte potencia, pero se nota que la moto no va, ni mucho menos, desahogada, como iría una de 250 c.c. o más.

La posición de conducción es muy cómoda, igual que en la DG 3, y la palanca de arranque