Ensayo Merlin DG 11

www.motosclasicas.com

EL CABALLO DEL REY ARTURO

Enric Clara

Santi Diaz

Un salón del automóvil, un frankfurt de goma, unos románticos que no daban por perdida su causa, una ilusión, casi un sueño, unos dinámicos industriales, un largo trabajo, una paciente espera y la magia de un mago que está en la mano de todos. La Merlin DG 11, tiene historia, tiene un mago y muchas cualidades para aguantar la dura batalla entre las actuales reinas del mercado europeo: Así es el caballo que el viejo Merlin construyó para su protegido, el Rey Arturo.

Uno de esos horribles frankfurts mitad goma mitad plástico que uno sólo se come cuando tiene hambre de verdad, y una Coca Cola ya recalentada de tanto sostenerla, eran mis fieles aliados en el nervioso paseo, casi inquieto, de aquel que quiere verlo todo con rapidez pero sin perderse detalle.

Ignoro cuanto tiempo estuvo el elástico frankfurt en mis manos, pero lo cierto es que apenas tenía tiempo de comérmelo, encandilado aquí, embobado allí, asombrado más allá, y la Coke cada vez más caliente.

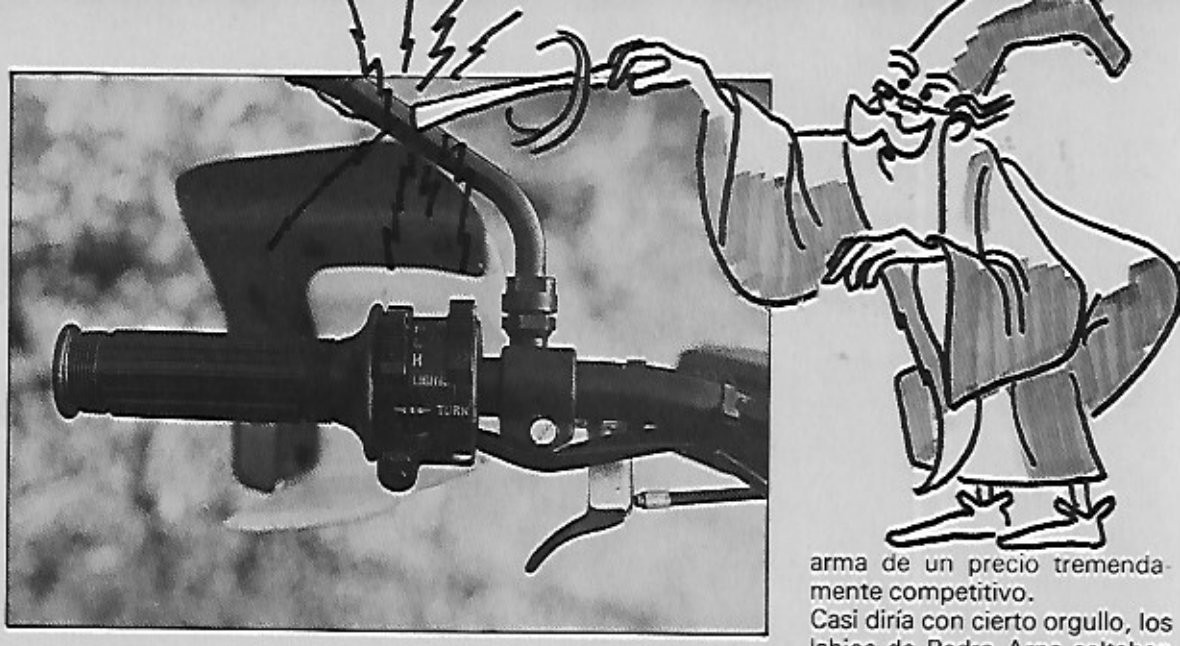
Era el salón del automóvil de no sé que año. Yo aún no tenía ni el carnet, y mucho menos era un niño precoz para trabajar ya en Solo Moto. Como mucho era un "star rural" de lo que entonces llamábamos Bici-trial. Iba al salón en busca de mi enamorada, que eran muchas; de la que me gustaría que fuera mi primera moto, más que nada por tener aquella viva ilusión que te deja los ojos como limones durante meses. Entonces vi la roja Sanglas tipo todo-terreno; su apariencia era tan de bestia como de fea, pero aún y así la añadí a mi lista de amores. La lástima es que duró muy poco, porqué a escasos metros, con un blanco inmaculado, relucía una extraña mecánica con el nombre de YAK 410, un proto de montaña con motor cuatro tiempos de aspecto realmente futurista, o por lo menos raro.

Tanto rato estuve delante de la YAK, que por fin pude terminarme el dichoso bocadillo y aquella Coca Cola que ya parecía manzanilla.

Pero ya se rumoreaba en días posteriores al salón, que el proyecto iba para largo, y fue tan largo que quedó sólo en eso,

El conmutador de luces al más puro estilo nipón, completo y cómodo de accionamiento.

un proyecto, lleno de sueños, ilusiones y algunos moldes, pero un proyecto.
Lo malo de estas cosas que no se llevan finalmente a la práctica, es que quedan para siempre en el recuerdo, como un sueño frustrado, en las mentes de quienes trabajaron y luchaban por ello; y la esperanza se mantiene viva con aquello de "quizás algún día..."
Pasaron los días, los años, vinieron más salones, y llegó la magia. La magia de una nueva industria española que tras haber realizado importantes avances fabricando motos infantiles primero y máquinas campeonas de trial después, tomaba interés en el proyecto YAK, concretamente en el propulsor 410 de Mototrans. Habían pasado los años, pero lo que inicialmente era técnica muy avanzada, seguía siendo de gran actualidad, y aquello interesaba a Merlin. No era cuestión de desempolvar la YAK y lanzarla al mercado, lo cual era inviable, sino se trataba de construir una moto completamente nueva y acoplarle el efectivo motor para ofrecer al mercado la opción nacional de un movimiento que estaba arrollando en toda Europa: las Trail.
Largas charlas entre Ignacio Bultó, Pedro Arpa, Ricardo Fargas y Félix Ferrer, hicieron posible el acuerdo, y a principios de este año, ya fué descubierto un boceto de como sería la moto, más tarde se descubrió el molde del depósito (aunque no se publicara nada por respetar de alguna forma la intimidad industrial) y finalmente en mayo, la Merlin bautizada con el nombre DG 11, era presentada a la prensa. Desde entonces hasta la fecha, todo ha sido una contínua espera de los probables clientes y un intenso trabajo de los responsables. No era sólo hacer un chasis, había que actualizar el motor para que estuviera a la altura de las actuales Yamaha XT, Kawasaki KLR, Honda XL, Cagiva Elefant, Guzzi TT, Aprilia Tuareg, KTM C.C. Huskvarna 510, y un largo etcétera de buenos ejemplos.
Muchos kilòmetros de pruebas, muchos ensayos y poco a poco entre Ignacio Bultó y Félix Ferrer cambiaron practicamente la totalidad de las entrañas de aquel motor YAK 410, y en la actualidad, aparte de las formas externas, únicamente queda de aquel el cilindro.
Pero aunque evolucionado, el sueño de Fargas y Ferrer, el "quizás algún día" sea posible con la magia de Merlin.



Uno de los puntos que permite un bajo costo de la Merlin, es el sistema de suspensión al estilo clásico del cual se responsabilizan dos amortiguadores Telesco. El freno es un Najesti Asimetric.

DG 11: FILOSOFIA PROPIA

Pocas ocasiones se dan en que un término específico permita tan amplio abanico de posibilidades
La palabra Trail ha sido interpretada desde hace ya años de las más variadas formas aún y cuando se supone una definición para algo concreto. Sin embargo, como Trail puede definirse cualquier vehículo de dos ruedas que sirva un poco para todo. Los hay que tienden hacia verdaderos purasangres de carreras, otros hacia ruteras con tacos, pero todos, desde diferentes puntos de vista, buscan algo muy versátil.
En Merlin, sin duda, se ha tomado el camino de lo práctico. En cierta ocasión, Ignacio Bultó, uno de los hombres que más sabe de motos en este país, ya sea sobre la moto o al pie de ellas, dijo:... *"Si pudiera tendría una Merlin DG 350 para hacer trial, una KTM Kinigadner para ir por montaña, una RD para salir el fin de semana por carretera y una automática de pequeña cilindrada para ir por ciudad, pero eso prácticamente imposible, y hay que darle al usuario lo que necesita."* Y cuando el usuario "necesita" de todo, su camino está en el Trail.
La Trail de Merlin sin embargo, se aparta en cierta forma del resto de marcas en determinados puntos, pero ofrece la gran arma de un precio tremendamente competitivo.
Casi diría con cierto orgullo, los labios de Pedro Arpa soltaban esas 457.000 pesetas matriculada sin seguro, un precio arrollador vistas las cotizaciones de las actuales Trail. Desde luego la Merlin no es barata por arte de magia, lo es en parte por un chasis tubular bastante clasico, por adoptar frenos de tambor en lugar de seguir las tendencias del disco, y también por los dos amortiguadores en lugar de un sofisticado pero costoso monoshock. Y sin embargo, por otra parte Merlin sigue la onda del resto de la competencia en cuanto a otro tipo de elementos

COMO ERES, PEQUEÑA!

Bajita, no hubiera sido muy difícil aumentar el recorrido de las suspensiones y convertir la DG 11 en una moto "jirafera", y sin embargo se ha preferido "tocar con los pies al suelo". Bajita, pero muy cómoda y práctica; para que el motor, o mejor dicho el protector, toque suelo, habrá que liarse por la montaña a subir escalones de roca o buscar desniveles respetables.
Bajita, pero ello también permite un centro de gravedad más bajo proporcionando una tremenda estabilidad, y siguiendo una escala proporcional, la distancia entre ejes es también muy corta, con lo cual se consigue una moto realmente manejable sin sacrificar la seguridad en línea recta cuando se circula a alta velocidad, porque aunque se trate de un motor de cilindrada efectiva 406,41., la Merlin marca un registro de 142 km/h de punta.
Con todo esto, tenemos pues

un motor con muy buenas performances, tanto en velocidad como en elasticidad, montado en un chasis pequeño, manejable y estable, con lo cual no se superan los 125 kilos (en seco) del conjunto.

De esos 125. 42 kilos se los lleva el motor, aquel propulsor de la MTV sometido a una educativa evolución y a un rediseño de gran parte de sus elementos, pero que aporta interesantes elementos de vanguardia

En la foto grande, la "jungla" se rinde ante la manejabilidad de la Merlin, mientras que en carreteras reviradas, se comporta extraordinaria, con gran estabilidad y rápidez.
Debajo, el motor de 400 cc. capaz de lanzar a la DG 11 a más de 140 km/h, y a la izquierda, la DG 11 al completo, una trail que tiene mucho que decir sobre todo por su atractivo precio: 457.000 ptas.

como pueda ser el arranque eléctrico o la distribución a cargo de una correa dentada firmada por Pirelli, que actúa sobre un árbol de levas que le dá movimiento a las dos válvulas a través del sistema desmodrónico de Fabio Taglioni, el que aplicó su técnica a los "V" de Ducati. La culata, para un futuro, permite sacarle más caballos al motor, e incluso aceptaría cuatro válvulas, pero mejor no hablar de ello, porque la última vez que dijimos futuro, debimos de esperar demasiado.

Otro punto muy importante es la relación de seis marchas. Una primera que sube paredes, las otras cuatro muy escalonadas y una sexta a modo de directa que permite mantener un buen crucero de 120 km/h con un consumo de unos 5 litros a los 100.

Evidentemente no todo es de color rosa, y en contra el propulsor manifiesta una falta de tacto en el cambio, que se hace patente cuando hay que localizar el punto neutro, no porque sea una labor costosa, sino porque no se tiene la certeza de haberlo localizado, aparte de que a pesar de poseer un completo tablier, no existe el chivato correspondiente.

El otro punto criticable es la dureza del embrague. Dicen que es sólo al principio, pero la verdad es que cansa. Quizás con otra maneta con diferente punto de anclaje o con una leva más larga o curvada se solucionaría el problema. Y sino, a base de gimnasia se ablanda; seguro.

En la oficina de trabajo, las manos quedan protegidas por unas generosas manoplas Acerbis, que fuera de toda su eficacia ante piedras lanzadas por otra moto, ramas de árboles, etc. cumplen una acogedora función de cara al invierno. Como dos pequeños carenados para las manos; y se nota.

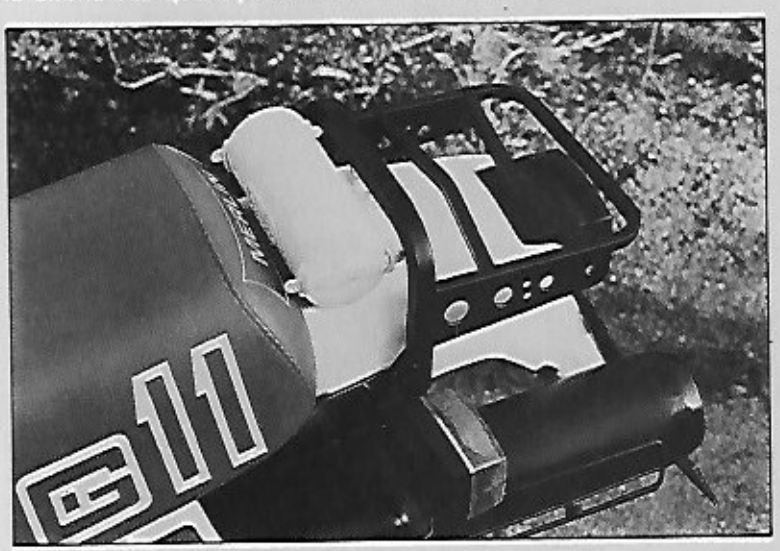
Los conmutadores son de lo más completos e idénticos a los montados por los japoneses y algunos italianos. El velocímetro y cuenta revoluciones quedan bien recogidos tras la generosa placa delantera que acoge un dimensionado y potente faro rectangular.

Un poco más adelante, la horquilla Telesco, la misma marca que se responsabiliza de los amortiguadores traseros, vigila el tren delantero compuesto por llanta Akront, neumático Pirelli Trail y freno de tambor Grimeca, progresivo y potente.

No hay problemas con el tren delantero, el cual forma un buen conjunto con el trasero, equilibrados y con un tarado muy adecuado que proporciona comodidad en ciudad sin pecar de blando por montaña, donde realmente sorprendió por ofrecer más de lo que aparenta. La estabilidad por montaña es muy buena, con seguridad y una tremenda facilidad para cambiar de trayectoria sin tener la impresión de estar pilotando un mastodonte. Frecuentemente, con las Trail de gran cilindrada, es difícil hacer un giro en redondo donde a uno le apetezca, y hay que buscar una anchura generosa (siempre que no se gire derrapando) sin embargo con la Merlin puede darse la vuelta al ruedo en muy poco espacio y sin miedo a caerse de las alturas. Fallan algunos pequeños acabados, pero desde luego, el precio de la DG 11 permite saltarse las pequeñas tonterías para disfrutar de verdad lo que todo el conjunto ofrece.

Que es mucho.

En la parte trasera, los acabados son muy correctos, con un práctico porta equipajes y una pequeña caja de herramientas.



El cuadro de mandos, sencillo, algo impreciso pero funcional.

Velocidad máxima:	**142 km/h**
Peso en seco:	**125 kg.**
Consumos:	**a 90 km/h. 3,8 litros** **a 120 km/h. 5 litros**
Precio (matriculada sin seguro):	**457.000 ptas.**

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor
- Monocilíndrico 4 tiempos con arranque eléctrico.
- Cilindrada: 406,41 cc.
- Número cilindros: 1.
- Disposición vertical.
- Número de válvulas: 2.
- Diámetro carrera: 86 x 70.
- Relación compresión: 9:1.
- Potencia: 38 cv a 7.500 rpm.
- Diagrama de distribución: AA 60° CA 90° AE 97° CE 70°
- Velocidad máxima: 142 km/hora.
- Distribución desmodrómica por correa dentada.
- Carburador O 38 AMAL.
- Capacidad aceite motor 1,8 litros SAE 20/50.
- Encendido eléctrónico con avance electrónico.
- Batería Yuasa 12/24 voltios 4 A.
- Alternador y motor arranque Motoplat.
- Bujía NGK.
- Transmisión primaria y secundaria elástica.
- Cambio 6 velocidades.
- Peso motor: 42 kg.
- Consumo 3,5 x 100 km norma cuna. 5 x 100 km a 120 km/h.

Suspensiones
- Horquilla tele hidráulica Telesco con fuelles. Recorrido 220 mm.
- Amortiguadores de gas Telesco. Recorrido 150 mm.

Frenos
- Freno delantero de tambor 0/140 x 25 GRIMECA.

Freno trasero de tambor 0/160 x 40 Nagesti. Asimetric.

Ruedas
- Rueda delantera 3.00-21" llantas Akront.
- Rueda trasera 4.00-18" llantas Akront.
- Neumáticos mixtos tierra/asfalto Pirelli Trail ON-OFF MT 30.

Iluminación
- Luz ciudad: 12v. 3w.
- Luz larga: 12v. 40/45w.
- Luz cruce: 12v. 40/45w.
- Luz señal stop: 12v. 21/5w.
- Luz ciudad trasera: 12v. 21/5w.
- Lámparas intermitente: 12v. 5w.

Características generales y dimensiones
- Bastido doble cuna de commolibdeno, tubo redondo.
- Peso en vacío: 125 kg.
- Homologada para 2 personas.
- Peso máximo: 320 kg.
- Reparto pesos: eje delantero: 164 kg eje trasero: 164 kg.
- Capacidad depósito: 29l/reserva: 5 litros.
- Escape con dos silenciosos.
- Transmisión final cadena. Relación 13/44.
- Longitud entre ejes: 1,470 mm.
- Altura sillín: 893.
- Altura manillar: 1.120.
- Altura estribos: 310.

Altura motor al suelo: 280.
- Longitud total: 2.173.
- Anchura estribos: 475.
- Anchura manillar: 828.
- Asiento biplaza: 640 mm.

Accesorios
- Cuadro indicador.
- Velocímetro.
- Cuenta R.P.M.
- Chivato carga eléctrica.
- Chivato intermitente.
- Intermitentes flexibles.
- 2 espejos retrovisores Vitalloni.
- Porta equipajes.
- Cubremanetas.
- Caja herramientas.
- Placa protector motor.
- **P. venta al público: 457.000 ptas.**