

MOTOCICLETAS
MV

Motorista:

En primer lugar deseamos hacerle patente nuestro reconocimiento por la atención que nos ha dispensado al elegir la MOTOCICLETA MV y creemos ha acertado usted plenamente en su elección.

En este catálogo intentamos facilitarle una serie de instrucciones que consideramos le permitirán dominar en un plazo rápido todas las especiales características de esta motocicleta, y el ajustarse usted estrictamente a dichas normas redundará ampliamente en el buen funcionamiento de la misma.

Nos permitimos aconsejarle no deje nunca este vehículo en manos extrañas, y cuando por necesidad estime conveniente someterlo a una revisión no dude nunca en acudir a nuestra Organización MV con Servicio Oficial en todas las provincias españolas.

Esperamos que su MV le acompañe en todos sus desplazamientos, proporcionándole las mayores satisfacciones. Ha sido concebida buscando el superior rendimiento en su doble aspecto de utilitaria y deportiva. Por ello, tenemos la completa seguridad de que cualquiera que sea la aplicación que usted exija a su MOTOCICLETA MV responderá firmemente y con creciente éxito a la finalidad deseada.



Propietario:

P. Man

Modelo:

T- 18

Motor número

112515

Cuadro número

13682:149

Representante:

Paine Font Font



Garantía *Empieza 4-11-61 - 6 meses*

Nuestras Motocicletas se garantizan por espacio de seis meses contra todo defecto de construcción, debiendo de observarse para ello, todas las normas y cuidados que exige un motor de explosión y que se detallan en el folleto. • Siempre que surja cualquier deficiencia en el funcionamiento del motor, dentro del período de garantía, deberá comunicarlo al representante a fin de que proceda a la sustitución de la pieza defectuosa. • De esta garantía se exceptúa el plato magnético, rodamientos, cadena, bombillas, etc., y en general cuanto compone el equipo complementario de la Motocicleta. • Queda anulada la garantía, en la forma expuesta, cuando el propietario venda la Motocicleta o resida en distinta provincia donde haya sido adquirida.

motocicletas **MV**

2 TIEMPOS - 4 VELOCIDADES - 150 C.C.
MODELOS T-18 Y S-18 - TURISMO Y SPORT

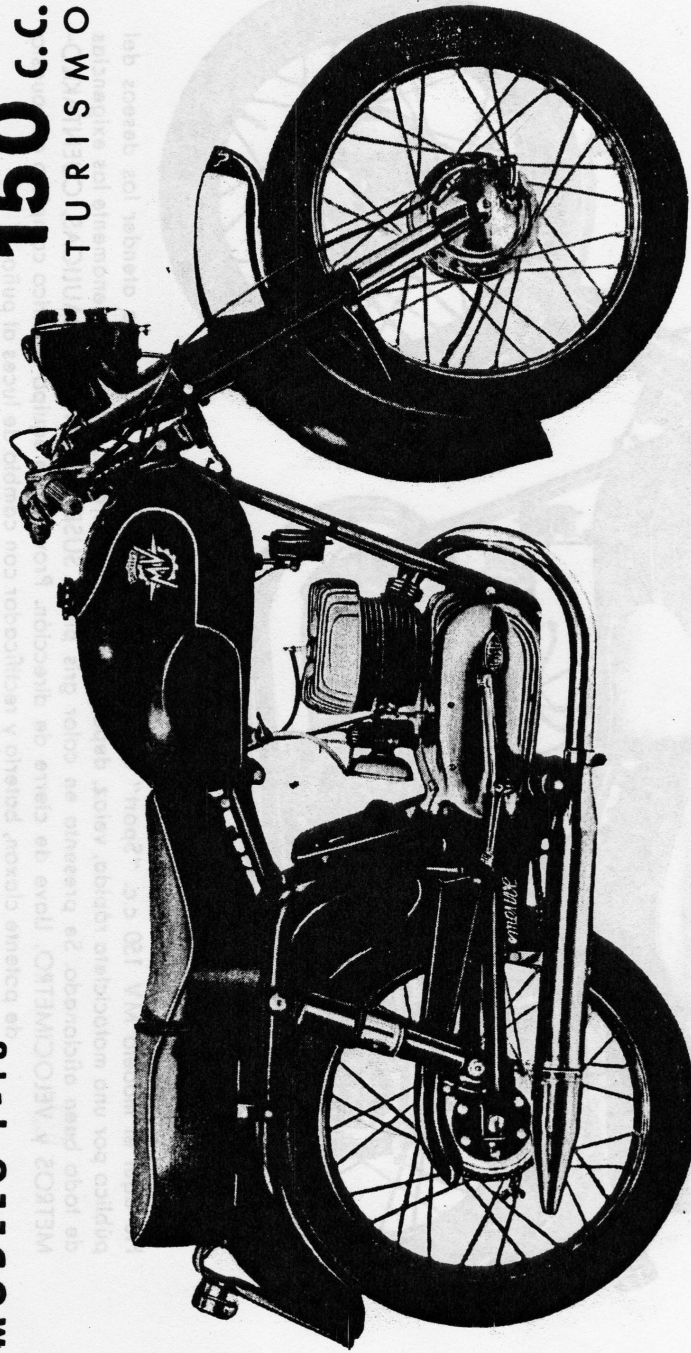
Características técnicas	T - 18	S - 18
Motor monocilíndrico a dos tiempos.		
Diámetro cilindro y carrera	55 x 60 mm	56 x 60 mm
Cilindrada.	147,66 c.c.	147,66 c.c.
Régimen normal	5.200 r. p. m.	6.200 r. p. m.
Potencia	7 CV.	9 CV.
Relación de compresión	1,6	1,7
Carburador difusor, diámetro	22 mm .	25 mm
Embrague de discos múltiples en baño de aceite		
Número de discos de pasta (alto coeficiente de rozamiento).	4	4
Número de discos de acero rectificado	3	3
Transmisión primaria por engranajes. Cambio de pie. Número de velocidades	4	4
Encendido y alumbrado con plato magnético.		
Batería para población y claxon.		
Bastidor tipo cruce, con horquilla trasera oscilante.		
Horquilla delantera telescópica.		
Amortiguadores traseros hidráulicos.		
Neumáticos	2,75 x 18	2,75 x 18
Peso propio	96 kg	100 kg
Velocidad máxima	80-85 km/h.	95-100 km/h.
Depósito con capacidad de.	20 litros	20 litros
Reserva del depósito	2 litros	2 litros
Consumo	3 litros/100 km	3,5 litros/km

Características y accesorios principales

- ★ MOTOR de dos tiempos con cambio, por preselector, de cuatro velocidades.
- ★ TRANSMISION primaria por engranajes.
- ★ BASTIDOR tipo cuna con horquilla trasera oscilante.
- ★ HORQUILLA delantera telescópica.
- ★ AMORTIGUADORES traseros hidráulicos.
- ★ CUENTAKILOMETROS y velocímetro empotrado en el faro.
- ★ CAMBIO de luces y pulsador sobre manillar.
- ★ CIERRE de seguridad en la dirección.
- ★ CUBOS de aluminio protegidos contra el agua, con amplia superficie de frenado.
- ★ EQUIPO eléctrico compuesto de batería, rectificador y potente bocina.
- ★ Caja de herramientas.
- ★ BOLSA de herramienta y bomba de aire.

MODELO T-18

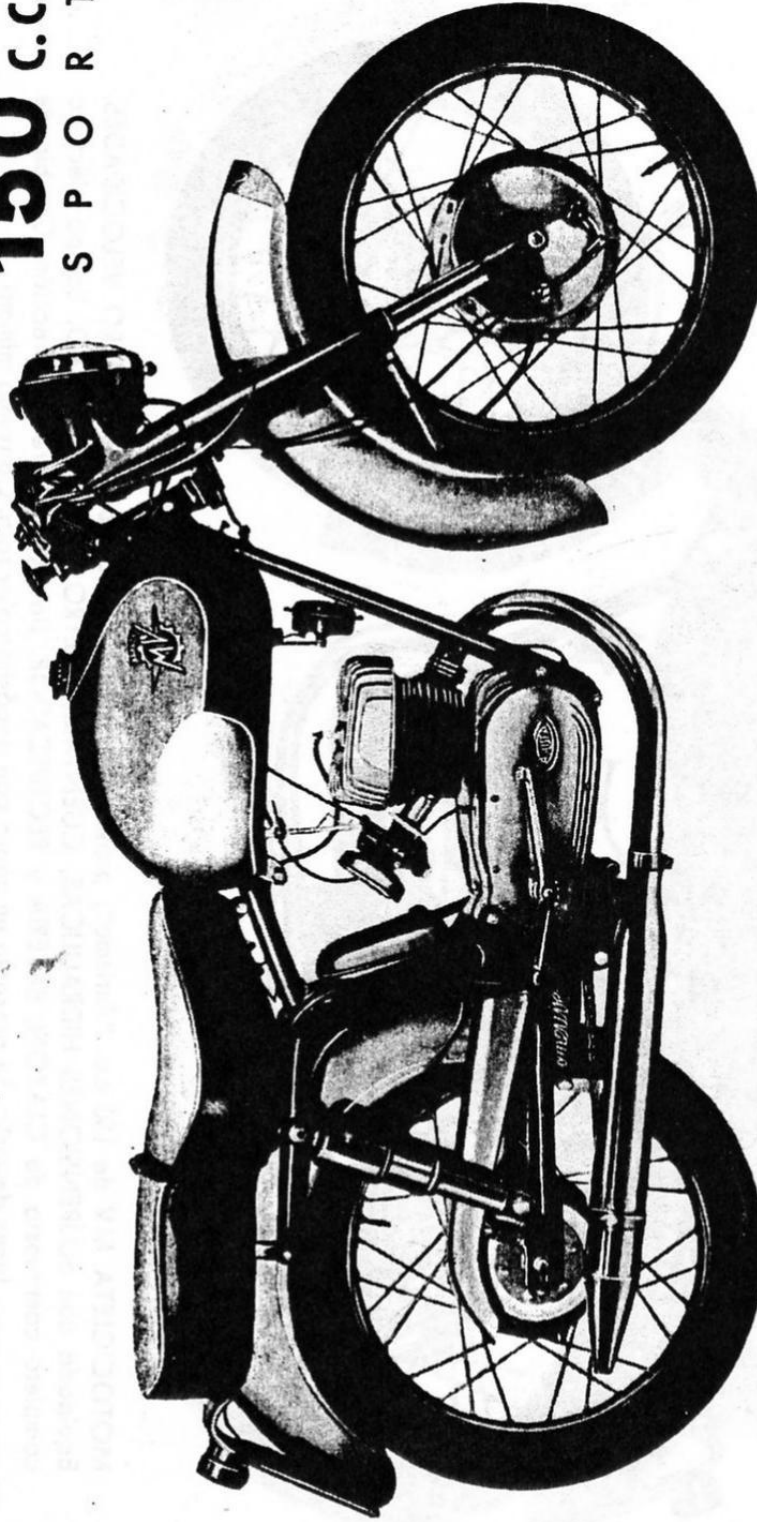
150 c.c.
TURISMO



MOTOCICLETA MV de 150 c.c. "Turismo", provista de motor con cambio de CUATRO VELOCIDADES. Equipada con SUSENSIONES HIDRAULICAS, CUENTAKILOMETROS y VELOCIMETRO. Equipo eléctrico completo compuesto de CLAXON, BATERIA y RECTIFICADOR. Llave de cierre de dirección. Cambio de luces de puño. Se presenta en negro con depósito color rojo. Consumo mínimo.

• **MODELO S-18**

150 c.c.
S P O R T



He aquí el modelo MV 150 c.c. "Sport" de CUATRO VELOCIDADES, ideal para atender los deseos del público por una motocicleta rápida, veloz, deportiva y de línea europea. Satisface plenamente las exigencias de todo buen aficionado. Se presenta en color gris plata. SUSPENSIONES HIDRAULICAS, CUENTAKILOMETROS y VELOCIMETRO. Llave de cierre de dirección. Provista de equipo eléctrico completo compuesto de potente claxon, batería y rectificador con cambio de luces al puño.

Instrucciones de funcionamiento y conservación

Puesta en marcha

Antes de poner el motor en marcha cerciorarse si hay carburante en el depósito, que está constituido por una mezcla de aceite y gasolina en una proporción no menor de un 8 por ciento para los 1.000 primeros km, que posteriormente puede ser reducida a un 6 por ciento, que debe emplearse normalmente pasado el período de rodaje.

Para obtener una rápida puesta en marcha, con el motor en frío, abrir el grifo de gasolina situado en la parte inferior del depósito, mover con el dedo el agotador del flotador (fig. B n.º 19) sin llegar a inundar la cuba y abrir el puño de gas ligeramente. Empujar entonces enérgicamente hacia abajo el pedal de la puesta en marcha. En tiempo frío es conveniente cerrar el aire, lo que se consigue con la válvula del carburador (fig. A n.º 9) hacia abajo. Una vez caliente el motor, abrir nuevamente la válvula de aire tirando de la palanca antes citada hacia arriba. Seguidamente se oprimirá en su totalidad la manecilla del embrague (lado izquierdo del manillar), meter la primera velocidad y soltar lentamente la manecilla del embrague, acelerando el motor al mismo tiempo por medio del puño de gas. En el caso de que después de repetidos intentos de la puesta en marcha por accionamiento del pedal el motor no llegara a arrancar por cualquier circunstancia, se depositará cierta cantidad de mezcla en la parte inferior de la cámara del cigüeñal y en este caso es preciso efectuar la correspondiente purga, que se realizará soltando un tornillo situado en la parte inferior del cárter y precisamente debajo del cigüeñal.

Mando de las marchas

Se accionan las marchas mediante el pedal situado al lado derecho de la máquina sobre el cárter del motor, el cual actúa sobre el cambio del mismo por medio del preselector.

Para pasar del punto muerto (posición del cambio a máquina parada) a la primera velocidad se actuará sobre el mencionado pedal de cambio hacia abajo en su parte posterior (con el talón del pie). Para pasar de la primera a la segunda, tercera y cuarta velocidades se actuará sobre la parte anterior del ya referido pedal hacia abajo (parte delantera del pie). Para retroceder de la cuarta velocidad a la tercera, segunda y primera se actuará inversamente, es decir, empujando hacia abajo con el talón del pie la parte posterior del pedal de cambio. A cada accionamiento del pedal referido éste, automáticamente, vuelve a su posición debida y queda por sí mismo preparado para la maniobra siguiente. El punto muerto se encuentra entre la primera y segunda velocidad. El recorrido del pedal en cada cambio de velocidad debe llegar a tope, si bien es recomendable y muy importante que la acción del pie sea siempre suave y nunca forzada.

*** La motocicleta nueva exige minuciosos cuidados. Ruédela juiciosamente.**

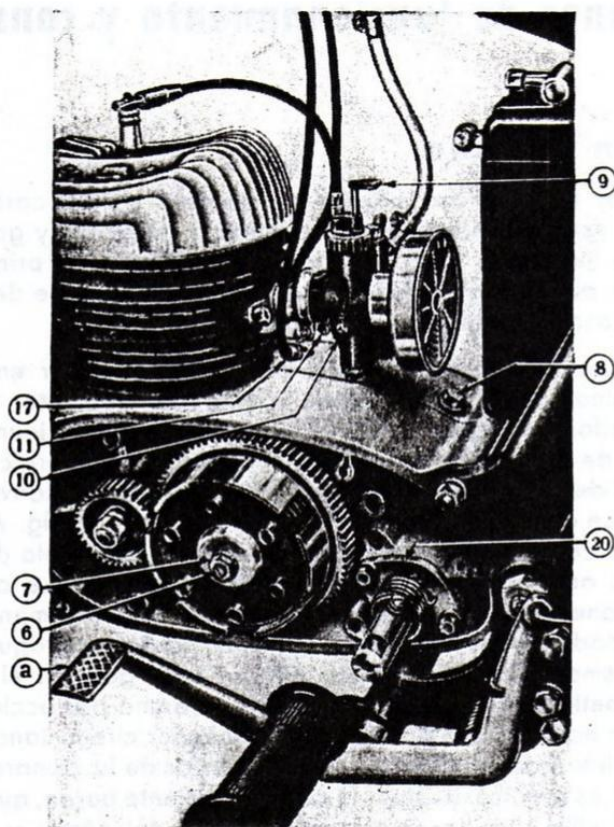


Figura A

Embrague

Funciona en baño de aceite y está situado en el lado de la transmisión primaria del motor (lado izquierdo del motor). Está mandado por una manecilla que se encuentra sobre el lado izquierdo del manillar, como ya anteriormente se indicó, sirviendo para dejar desconectado el motor propiamente dicho de la caja de cambio. Esta manecilla debe usarse siempre suavemente y es preciso que tenga un juego de unos dos milímetros, que se obtiene regulando debidamente el tensor del cable de embrague (fig. A n.º 17). Para obtener el debido reglaje del embrague es preciso primeramente soltar el tapón ranurado de aluminio a la izquierda del cárter. Aparecerá entonces un tornillo con su tuerca (fig. A n.º 6 y 7, respectivamente), se aflojará por medio de una llave tubular la tuerca y se actuará por medio de un destornillador sobre el tornillo en la forma siguiente: Al girarlo a la izquierda (desenroscar) se tensa el embrague, es decir, se evita patine; girándolo en sentido contrario se conseguirá evitar que éste no desembrague cuando se actúa sobre la manecilla del manillar. Un pequeño giro en el sentido conveniente es suficiente para la debida regulación, debiendo posteriormente apretar la tuerca, teniendo cuidado que al hacer esto no gire nuevamente el tornillo.

*** Los domingos todos los vehículos están en la carretera. Extremad la prudencia.**

Lubricación

Se realiza automáticamente con la mezcla de gasolina. Dicha mezcla se consigue añadiendo un aceite de la mejor calidad en la gasolina en una proporción ya indicada anteriormente. El cambio y la transmisión primaria son lubricados por medio del aceite del cárter, que se cargará por el tapón número 8 de la figura A. Este aceite debe de ser de un tipo SAE-40 y el nivel de carga del cárter puede observarse por el tornillo que está situado en la parte izquierda del cárter al exterior y muy cerca del pedal de la puesta en marcha. El tornillo (fig. B n.º 1) es un respiradero de los gases del cárter, no teniendo importancia alguna si se observa la salida de algunas gotas de aceite por dicho respiradero, ya que es normal.

Encendido

Por medio de magneto alternador que va calada directamente sobre el eje motor. Los avances para los distintos modelos son los siguientes:

Motocicleta 150 c.c. T-18.	32 grados
» 150 c.c. S-18.	36 »

Debe entenderse que estos ángulos corresponden a la apertura de platinos antes del punto muerto superior del pistón.

Bujía

Se recomienda el empleo de una buena marca de un grado térmico de 250 a 300 y separación de electrodos entre 0,4 a 0,6 mm.

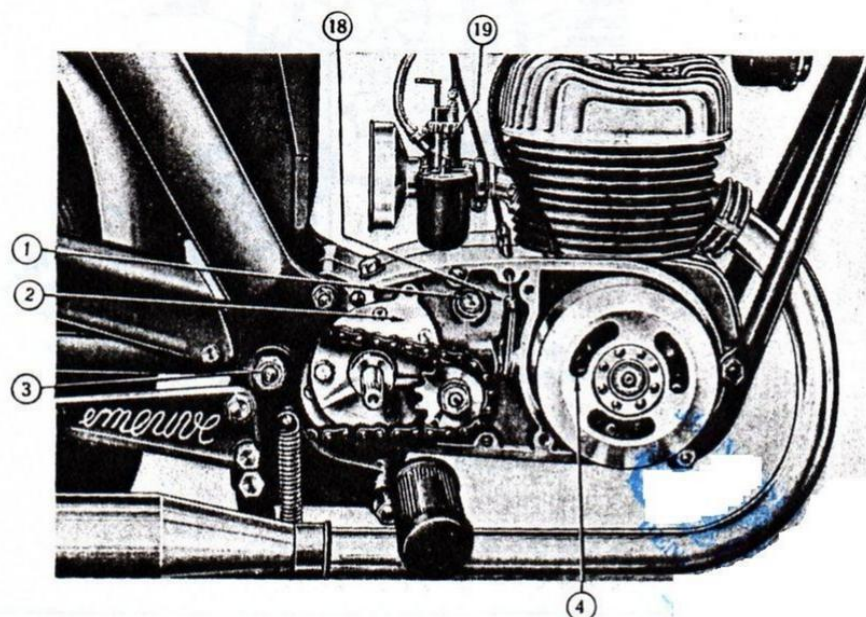


Figura B

* El "gripaje" es siempre falta de aceite o precaución.

Batería

Se formará la batería con ácido de 32° Bé, hasta alcanzar el nivel de las placas y separadores. Una hora después el acumulador, por ser cargado en seco, tiene un 70 % aproximadamente de su capacidad, pero salvo caso de fuerza mayor, después de esta hora de reposo, se procederá a una carga de 10 a 12 horas a una intensidad de 0,5 amp. Finalizada la misma, el voltaje total de la batería será de 6,5 V. aproximadamente.

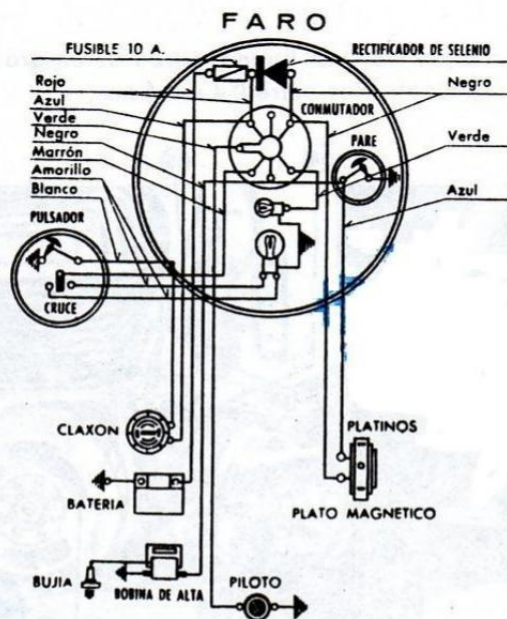
Cuando el nivel del electrolito no alcanza el de las placas y separadores, lo que deberá controlarse una vez cada tres semanas, se añadirá exclusivamente **agua destilada**, pero sólo en cantidad suficiente para llegar a la indicación "nivel de ácido" que lleva grabado el acumulador, sin sobrepasarla, al objeto de evitar posibles derrames. Para sucesivos recargas se efectuará a una intensidad máxima de 0,75 a 1 amp.

Carburador

Los carburadores son de sistema de surtidores intercambiables. Las instrucciones de funcionamiento, regulación y puesta a punto vienen consignados detalladamente en el folleto adjunto, cuyas normas conviene seguir con todo cuidado para obtener el mayor rendimiento.

Instalación eléctrica

Como puede observarse por el esquema, la batería es alimentada por el volante magneto (a través del rectificador situado dentro del faro) para utilización del claxon, luz de población y situación. La magneto alternador alimenta directamente al mismo tiempo a los faros para alumbrado de



ESQUEMA ELECTRICO

★ Dad cruce de noche a todos los vehículos. No olvidarse de los ciclistas.

carretera y cruce. Las luces de carretera y situación se obtienen accionando el interruptor del faro en un sentido u otro y el cambio carretera-cruce actuando sobre el conmutador instalado en el manillar. Se aconseja no modificar el circuito de origen señalado en el esquema.

Suspensiones

Todas nuestras motocicletas van equipadas con horquilla delantera y amortiguadores hidráulicos traseros.

Estos mecanismos van montados de Fábrica con los aceites adecuados y las cantidades precisas. Su revisión y renovación de los aceites debe ser efectuada por nuestros Servicios Oficiales.

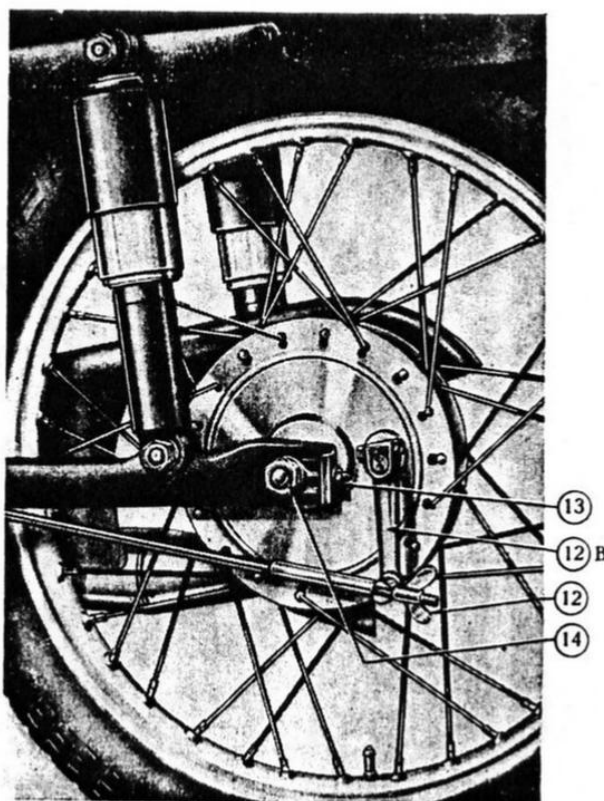


Figura C

Conservación de la cadena

Para la debida inspección de la cadena se procederá de la forma siguiente: Aflojar las tuercas de la rueda (fig. C n.º 14).

Desplazar la rueda actuando sobre los tensores (fig. C n.º 13).

Soltar la cadena, liberándola del gancho y eslabón de unión.

*** Llevar siempre vuestra derecha. No pasar nunca en curva a otro vehículo.**

Es preciso tener cuanto sea posible la cadena limpia, ya que el barro o polvo con el aceite hacen los efectos de abrasivo entre sus ejes y bulones, produciendo el desgaste. La mejor forma de limpieza es tenerla un cierto tiempo en un baño de gasolina y posteriormente introducirla en grasa derretida, dejándola recubrir bien.

Una vez limpia colocarla nuevamente sobre la rueda y piñón, colocar el eslabón de unión, así como el gancho (con las patas en sentido contrario al giro de la cadena), y alineando la rueda perfectamente actuar sobre los tensores hasta producir la debida tensión de la misma, que no debe ser mayor que cuando se actúa con el dedo sobre ella, tratando de unir sus dos ramas, éstas se acerquen aproximadamente un centímetro. Se apretarán entonces fuertemente las tuercas de la rueda. Se recomienda tener cuidado en la alineación de la rueda trasera con el bastidor y la rueda delantera tantas veces soltemos la primera.

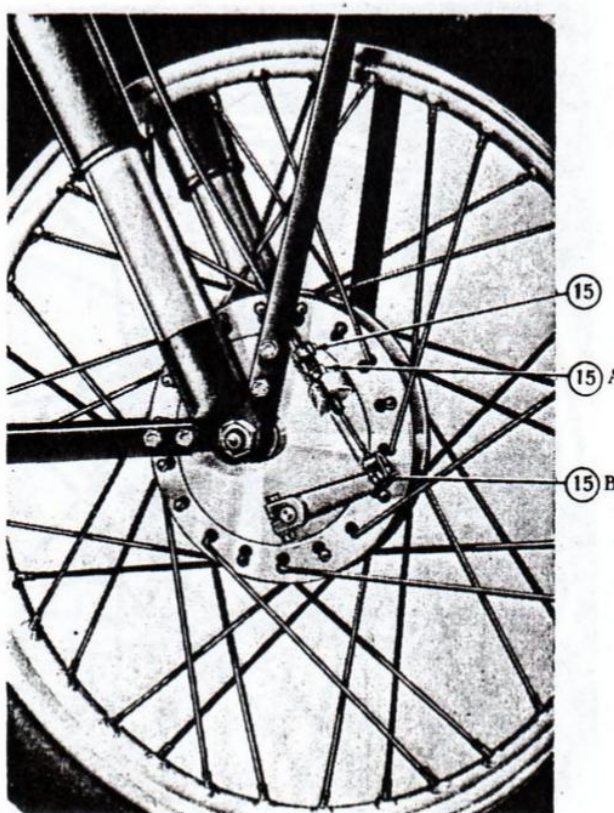


Figura D

Regulación de los frenos

Para la debida regulación del freno anterior se actuará sobre el tornillo (número 15 de la fig. D), y una vez conseguida la debida regulación se apretará la tuerca 15a de la misma figura. Una buena regulación se consigue cuando el curso de la leva de accionamiento 15b de la ya mencionada figura es de unos 7 a 8 mm.

*** No utilizar el freno trasero solamente, ayudar con el delantero.**

Para la regulación del freno posterior, que es mandado por el pedal situado al lado izquierdo de la máquina (fig. A letra a), se actuará sobre la mariposa (figura C n.º 12) de tal modo que el curso de la leva 12b de la misma figura sea de unos 10 a 12 mm.

Neumáticos

Las gomas deben mantenerse siempre a la debida presión, lo que hará que su duración sea la debida. Para la carga de una sola persona en la máquina la presión de la rueda delantera será de 1,5 atm. y la de la trasera de 1,8 atm. aproximadamente.

Operaciones necesarias para la debida conservación de la máquina

DE CARACTER GENERAL

Las manecillas de mando sobre el manillar deberán estar siempre engrasadas, así como las terminales de cable en su unión con las levas de freno, evitando oxidaciones, procurando también el engrase de ésta en su articulación en las tapas de cubo freno.

Limpiar la cadena con frecuencia siguiendo las normas ya expuestas.

Revisar mensualmente la batería para su debida conservación, manteniendo el electrolito a su nivel.

Cada 500 km

Comprobación del aceite en el cárter con arreglo a las instrucciones señaladas.

Observación y limpieza, en su caso, de la bujía, comprobando la separación de electrodos, que deberá mantenerse entre 0,4 a 0,6 mm.

Verificar tensado cadena.

Cada 1.000 km

Limpiar depurador de aire y filtro carburador.

Comprobar mandos de freno.

Engrasar eje articulación horquilla trasera.

*** Adelantar siempre a los vehículos por la izquierda. Señalar con la mayor visibilidad los cambios de dirección.**

Cada 5.000 km

Engrase de los cables de freno, embrague y acelerador.

Cambiar aceite del cárter del motor.

Limpieza de carbonilla de las lumbreras de cilindro, cabeza de pistón y culata.

Revisión de suspensiones y amortiguadores.

Comprobar silencioso y limpiar orificios en caso de obstrucción.

Comprobación de platinos (contactos del ruptor fig. B n.º 4).

Limpieza de tambores de freno y engrase de sus articulaciones.

Engrasar rodamientos de ruedas.

Cada 10.000 km

Limpieza completa de carburador.

Sustituir bujía.

Engrase cazoleta y bolas dirección.

Engrase selector de velocidades (fig. B n.º 2).

Importante

En los 1.000 primeros kilómetros debe rodarse a velocidades moderadas, procurando que el motor no pase de su régimen de giro, evitando por todos los medios el "gripaje".

Cambiar el aceite del cárter del motor al terminar este período de rodaje y comprobar todas las tuercas y tornillos.

Debe prescindirse de llevar pasajero en este primer rodaje.

-
- ★ **Curvas mojadas o con guijo: ¡Atención a los derrapajes!**
 - ★ **Desconfiar de las carreteras estrechas y tortuosas.**
 - ★ **Una concesión en carretera es preferible a un incidente.**
 - ★ **Atención a los animales en carretera y a las personas en ciudad.**
 - ★ **Conducir bien no es forzar las velocidades.**
 - ★ **Está bien tener una buena bocina, pero está mejor ser prudentes en los cruces.**
 - ★ **Llevar casco protector. Es una buena medida de seguridad.**

