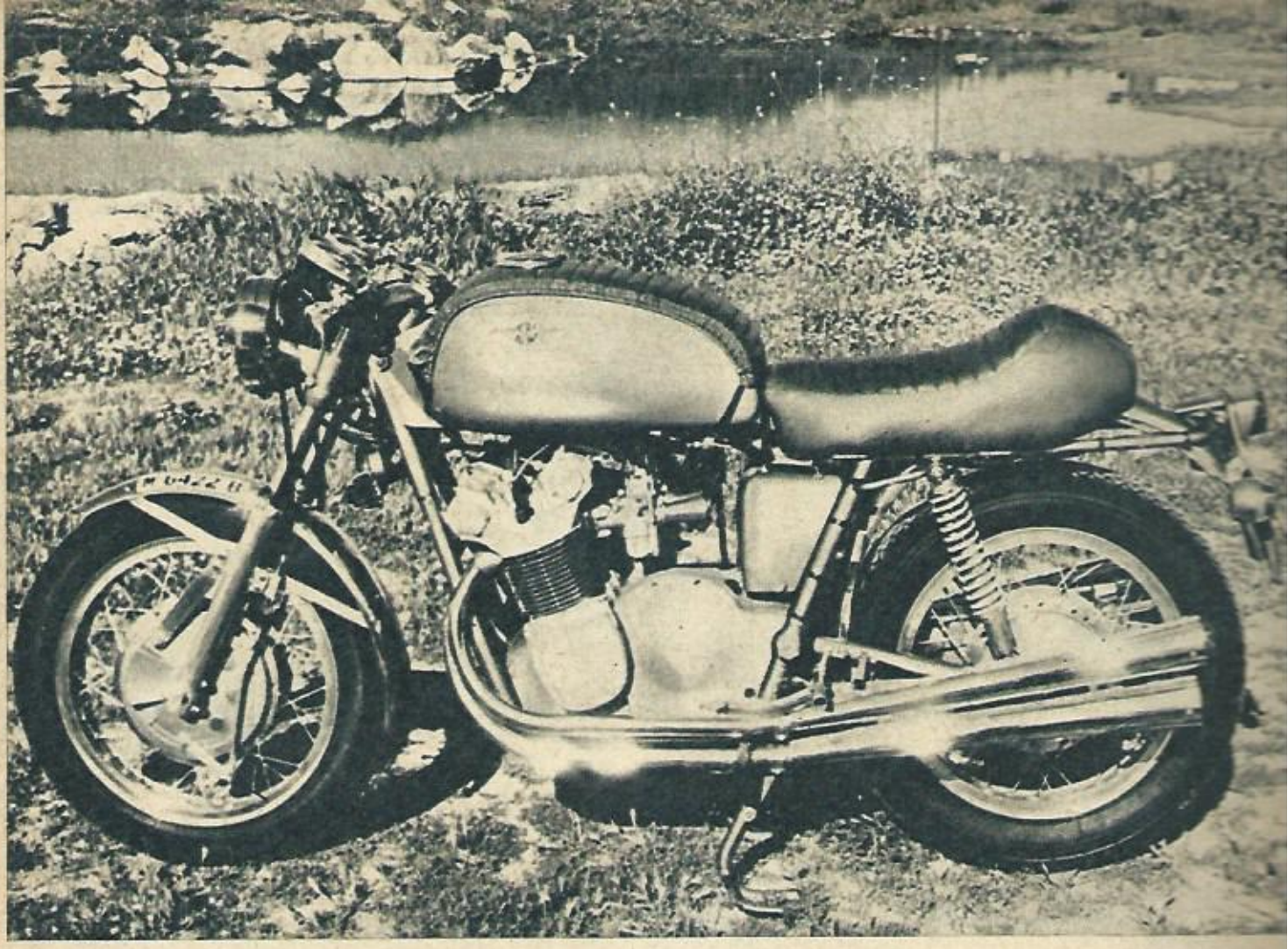
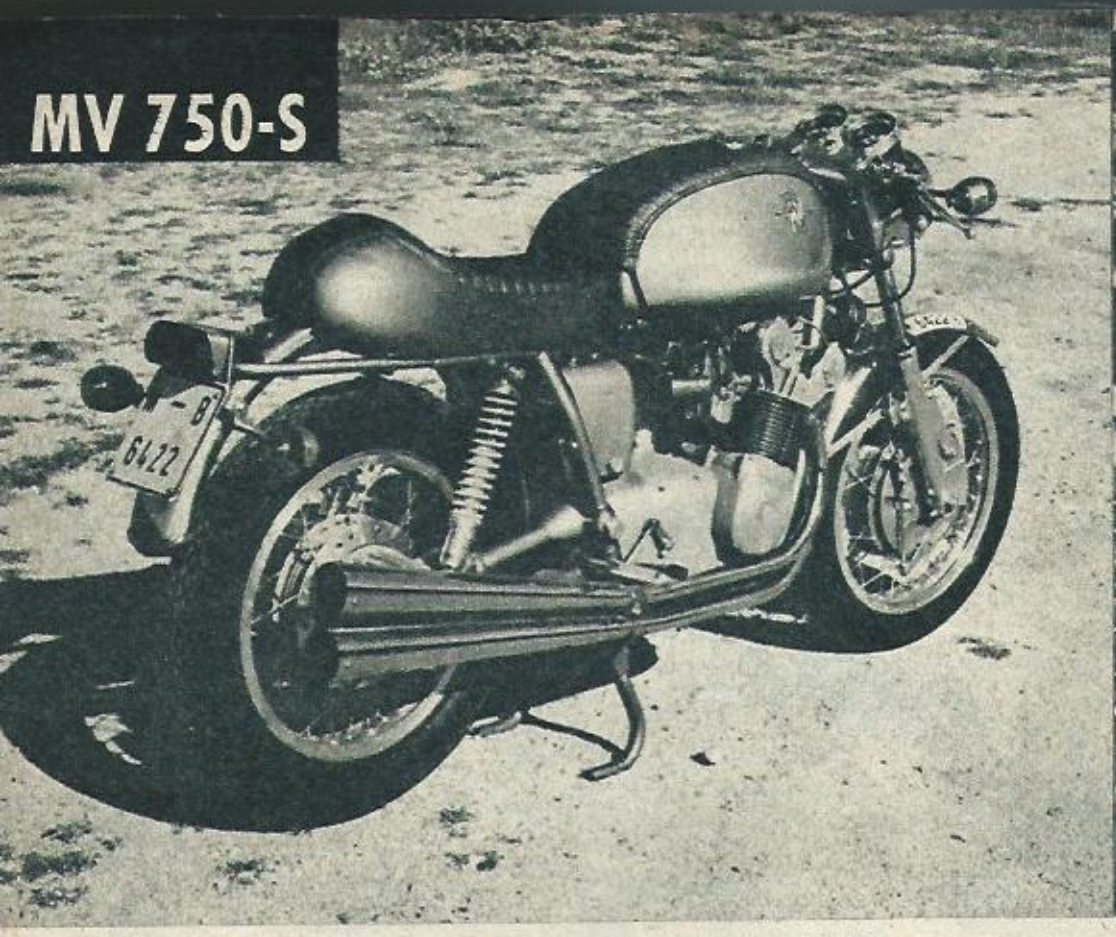


PRUEBA MV 750-S

CARVIS

MV 750-S



Línea muy sencilla y baja de la MV 750-S.

El motor es una obra maestra a e
dos árboles de levas mandado po
la dimensión del carter que lo

Las máquinas de gran cilindrada y muchos cilindros han sido siempre una caprichosa tentación para los amantes de la motocicleta, aquellos que gustan de grandes potencias, comodidad de marcha y buenas cualidades ruteras. Los motores de cuatro cilindros acoplados a la motocicleta no son una novedad de nuestro tiempo; las famosas Indian, Ariel o Anderson, por dar algún ejemplo, no pueden ser olvidadas. Ya en sus catálogos de 1952, MV Agusta incluía una máquina de serie de 500 c. c. con motor de cuatro cilindros, motor de arquitectura muy similar a los actuales, que era fruto de las experiencias obtenidas en las competiciones. Se puede afirmar que de las marcas hoy en el mercado, MV es la pionera de este tipo de motores, siendo, por tanto, su experiencia grande. Motores de tres, cuatro y seis cilindros han sido estudiados y probados por esta casa.

Las grandes máquinas MV Agusta actuales representan cuanto de refinado y costoso existe hoy día en el campo motociclista de la producción en serie. El motor de cuatro cilindros, cuatro tiempos, primero fabricado en 600 c. c. y después en 750 c. c., con doble árbol de levas en cabeza, deriva de los famosos bólidos de competición de la marca, tanto de tres como de cuatro cilindros. Concebida en principio como una máquina lujosísima, con arranque eléctrico, transmisión por árbol, terminación sibarítica..., la cuatro cilindros comercializada por MV fue transformada posteriormente en una purísima máquina de sport, capaz de conseguir prestaciones elevadas como era de esperar en una moto de tal ascendencia. Una máquina que por sus características mecánicas, sus prestaciones (225 kilómetros por hora de catálogo) y su elevado precio (475.000 pesetas en España) no está ciertamente destinada a una basta clientela, sino a aquellos de aspiraciones más exquisitas.

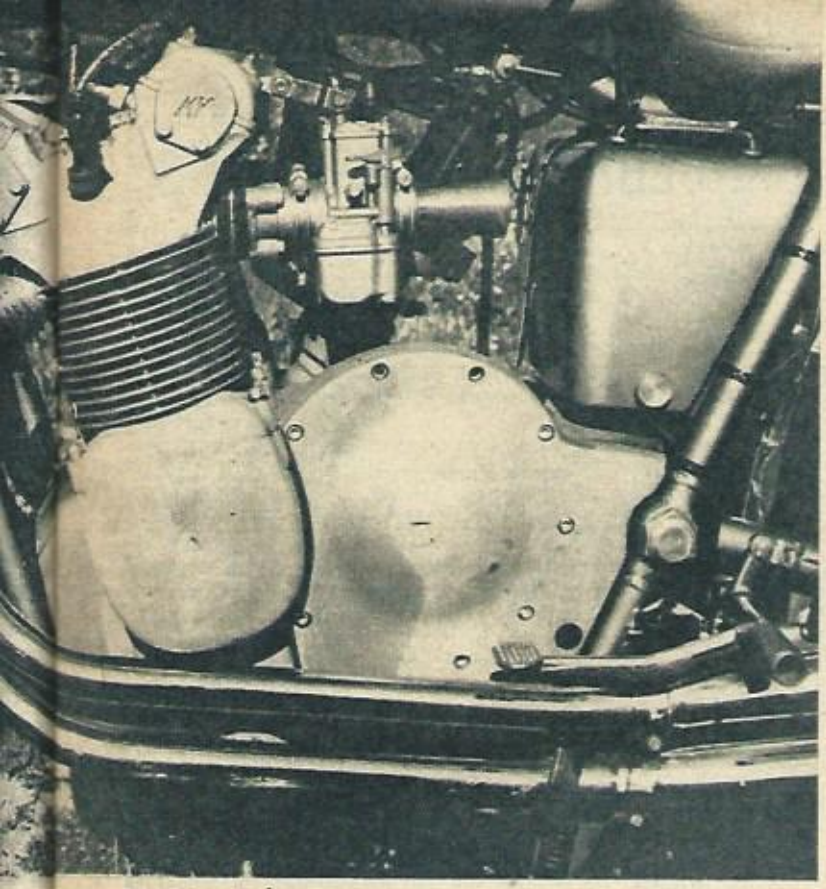
La MV Agusta 750-S es la que compendia todas estas cualidades a las que nos referimos y podemos asegurar que de todas las máquinas de gran cilindrada en el mercado mundial, es la que se presenta con una mayor sencillez y discreción, sin ostentaciones externas ni pretensiones de llamar la atención de una clientela que se deje deslumbrar por los cromados, los grandes tubos de escape o un aparatoso equipo mecánico. Las cualidades de la 750-S hay que buscarlas en su refinada mecánica, buenas prestaciones y sencillo mantenimiento.

* * *

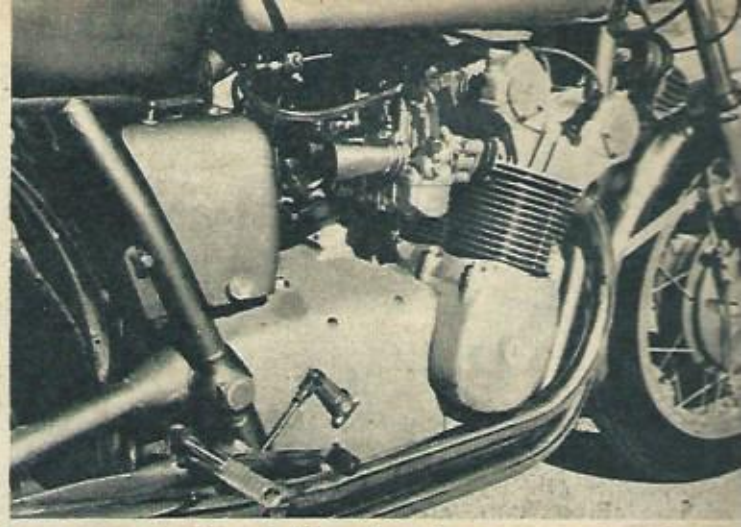
Estéticamente esta máquina se caracteriza, como dijimos, por su sencillez, una sencillez donde se encierra la más pura raza de una máquina evocadora de treinta y tres títulos del Campeonato del Mundo. En su realización de conjunto no se asemeja a las sofisticadas máquinas japonesas, donde todo es ornato y grandiosidad. La MV 750 es de pequeña planta (en sentido comparativo), pudiendo «tomar tierra» aun aquellos de pequeña estatura. Por ello su manejabilidad es buena no ya sólo en carretera, por donde marcha como por un carril, sino también en ciudad, en donde los obstáculos obligan a maniobrar más bruscamente.

El depósito tiene una línea inédita y genial; sus anchos flancos cubren totalmente su mecánica, que queda así fuera de la vista del piloto, amortiguando al mismo tiempo algo de su ruido. Este agresivo depósito es cómodo para rodar a grandes velocidades, ya que se acopla perfectamente con los brazos y las piernas del piloto tumbado. El sillín es de gran sport, es muy cómodo; esta máquina no está prevista para rodar con pasajero..., no lleva reposapiés traseros.

Con este sillín y el estrecho manillar la conducción es eminentemente deportiva. El cuadro de instrumentos



stra de esta máquina, con su peculiar culata utilizada ya en los años 50, que aloja dados por cascada de piñones. El embrague es de gran diámetro, como lo demuestra lo cubre. Entre las trompetas de los carburadores se ve el distribuidor de encendido.



Los cuatro carburadores Dell'Orto llevan las trompetas orientadas en el sentido de dejar cabida al distribuidor (los dos interiores) y de no molestar en las piernas del piloto (los exteriores). La caja de cambios es de cinco relaciones.

es suficiente, con cuentavueltas y velocímetro, aunque no completo como pudiera exigirse en una máquina de esta categoría y precio. Buena luz, efectivos intermitentes y llave de contacto con tres posiciones: marcha, «parking» y luz, completan su fina instalación eléctrica, alimentada por una batería de 12 voltios que va disimulada detrás de los carburadores y debajo del sillín, tapada con una carcasa fácilmente desmontable. Debajo del sillín, que bascula sobre el lado izquierdo, va la caja de herramientas y elementos del equipo eléctrico (fusibles, regulador, etcétera).

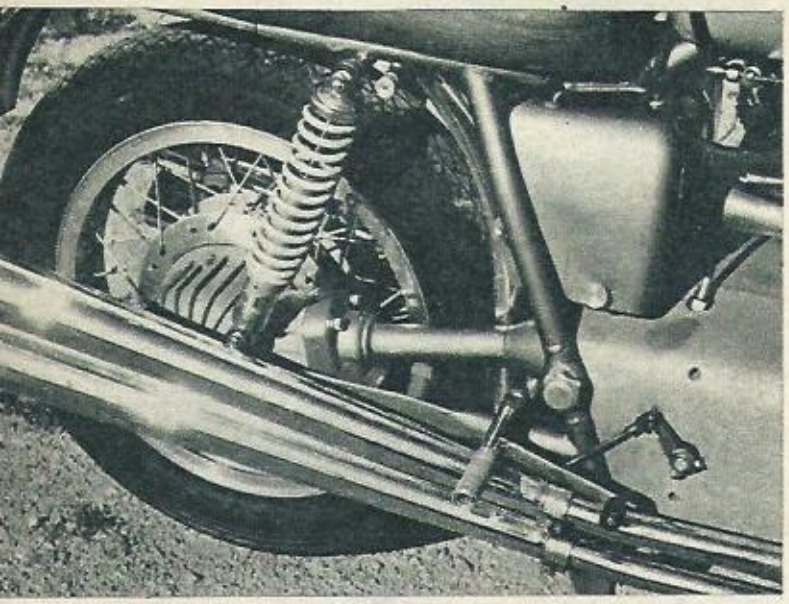
El cuadro es un robusto doble cuna, compacto y de diseño muy clásico y sencillo. En la parte delantera, la suspensión la compone una horquilla telescópica Ceriani, y en la parte trasera, una oscilante, con amortiguadores de la misma marca regulables, aunque en la máquina que probamos fueron cambiados por un modelo distinto de los de origen. Los frenos son de tambor en ambas ruedas. El delantero es de 230 mm. de diámetro con cuatro levas y entradas de aire de refrigeración; el trasero es de leva única de 200 mm. de diámetro. Ambos son mandados por cable. Los neumáticos son de dimensiones 3.50 × 18 pulgadas el delantero y 4.00 × 18 pulgadas el trasero; los originales de fábrica son Metzeler, pero en esta máquina fueron sustituidos por un Michelín R delante y un Continental K 111 detrás (neumático en V).

Formando el alma impulsora de todos estos elementos aparece el admirable motor de cuatro cilindros. Si el depósito puede considerarse como una obra digna de los famosos estilistas carroceros italianos, el motor no cabe duda que es obra también de los finos maestros mecánicos de aquel país. Aunque de línea no muy moderna, condensa toda una serie de experiencias y novedades que lo sitúan a muy alto nivel. Una de sus características

El depósito cubre toda la parte mecánica. La MV está provista de cuatro tubos de escape, cuyos silenciosos son uno de los puntos notables de la máquina.

PRUEBA DE LA MV 750-S

La horquilla delantera es Ceriani, como sobre muchas motos italianas. El freno, marca Grimeca, de cuatro levas, tiene 230 mm. de diámetro, con buena refrigeración.



La suspensión trasera es de horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos. Por el interior del brazo derecho de la horquilla pasa el árbol de transmisión que termina en el par cónico trasero. El freno trasero es de tambor de simple leva, de 200 mm. de diámetro. Para desmontar la rueda, por el lado contrario al de la fotografía, es necesario desmontar primero los dos tubos de escape... La disposición del pedal de cambio es puramente deportiva.

más sobresalientes es su doble árbol de levas en cabeza, accionados por una cascada de piñones situados en el centro, entre cada dos pares de cilindros. Su cilindrada exacta es de 743 c. c., con un diámetro y carrera de 64 × 56 mm. Los cilindros, en aleación ligera, son cromados interiormente, inclinados 20° hacia delante con las bielas sobre rodamientos de agujas. La relación de compresión es de 9,3 : 1. La culata es monobloque. Con el fin de conservar una mejor potencia a todos los regímenes se han estudiado unas válvulas de diámetros más bien modestos: 30 mm. en la admisión y 25 mm. en el escape. Va equipado con cuatro carburadores Dell'Orto de 24 mm. de difusor (en la moto que probamos del modelo VHB 24 B), montados sobre bridas de caucho con trompetas de admisión en lugar de un efectivo filtro de aire tan necesario actualmente.

La transmisión primaria por piñones acciona el embrague multidisco y una caja de cinco velocidades. Es notable la capacidad del carter de aceite (tres litros) y la estrechez de los bajos del motor. El encendido no está en un extremo del cigüeñal, como sobre todas las máquinas japonesas, sino que lo compone un distribuidor clásico situado detrás de los carburadores. Va provista de arranque eléctrico, tipo Dynastar, situado debajo del motor y accionado por doble polea; no lleva palanca de arranque. El motor gira desde las 2.000 hasta las 8.500 r. p. m. con toda suavidad, apareciendo solamente alguna vibración a las 4.700 r. p. m., régimen en el que, sobre la marcha, cambia el timbre de sonido del motor.

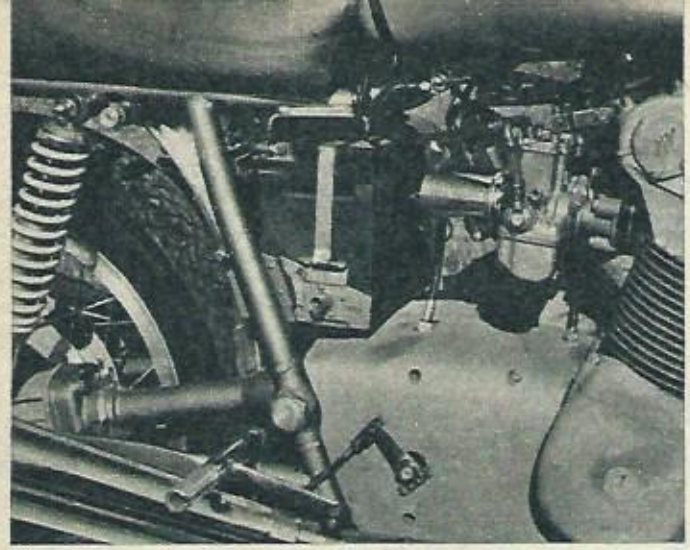
La paradoja sobre una máquina decididamente sport es la transmisión secundaria por árbol y piñón cónico; sin embargo, opinamos que es una solución definitiva en una máquina potente y cara, aunque algunos criticarán este detalle por la imposibilidad de cambiar la desmultiplicación de transmisión. El árbol pasa por el interior del brazo oscilante de la suspensión, estando provisto de una junta universal para dejar libre su movimiento oscilatorio. La limpieza, silencio y suavidad de este sistema son unas de sus ventajas.

Cuatro espléndidos megáfonos, dos por cada lado, que se prolongan hasta la parte trasera, dan como un toque final a esta magnífica máquina que hemos caracterizado por su sencillez.

La puesta en marcha, pulsando el botón del motor de arranque, es instantánea. Parada, a pesar de sus 235 kilogramos (en vacío), la máquina se maneja con cierta facilidad dada su baja línea, aunque su pequeño manillar no es lo más propicio para este manejo. La postura de conducción, como dijimos, es satisfactoria desde el punto de vista deportivo; a alta velocidad, tumbarse sobre el depósito sentándose en la parte trasera del sillín, es encontrar una postura cómoda y segura; de todas maneras, hay que reconocer que el sillín es, aunque cómodo, duro. Es una máquina para rodar muy a gusto sobre muy buenas carreteras...

El embrague es duro de accionar, pero suave y progresivo; el selector de velocidades es una maravilla de precisión con carrera reducida; las velocidades entran bien; sin embargo, se encuentran algunas dificultades para encontrar el punto muerto, dificultades que aumentan cuando la máquina está parada. (No dispone de piloto indicador del punto muerto.)

La máquina que probamos contaba ya con 15.000 kilómetros rodados, por lo que su comportamiento era perfecto. La arrancada desde parado, en primera velocidad, es impresionante, pero, sin embargo, discreta para una



La batería, de 12 voltios y 32 amperios, va situada detrás de los carburadores; es de costados transparentes para comprobar su nivel.

Manillar y equipo de instrumentos de la MV 750-S. En el centro de los dos indicadores, cuentavueltas y velocímetro, va la llave de contacto. El botón de arranque, en el puño derecho, y el pulsador de intermitencias, en el izquierdo.

máquina de 76 CV.; ello es debido a una primera velocidad bastante larga y a que el par motor por debajo de las 6.000 r. p. m. no es muy fuerte; hay que tener en cuenta que en primera relación no es recomendable superar las 6.500 r. p. m. El tirón se encuentra cuando se va escalonando las sucesivas velocidades a regímenes altos. Es muy agradable el escalonamiento de la caja entre la cuarta y quinta velocidad. En las tres últimas relaciones se puede alcanzar sin dificultad ni peligro las 9.000 r. p. m.; la ausencia de vibraciones hace muy apetecible esta subida de vueltas.

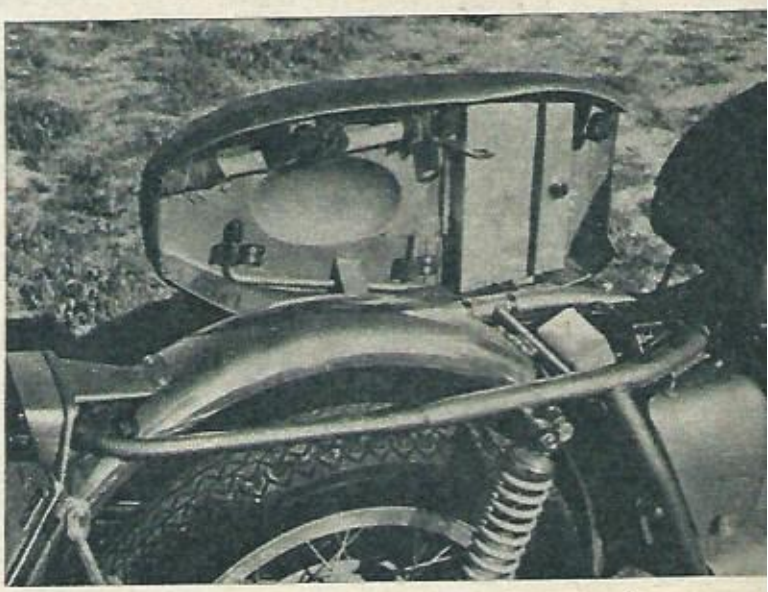
La conducción es normal hasta 140 kilómetros por hora, en que es necesario ya tumbarse para no sufrir la fuerza del aire; siguiendo acelerando pusimos la máquina a 202 kilómetros por hora (8.500 r. p. m.); la falta de camino libre nos impidió comprobar su velocidad máxima que la fábrica da en 225 kilómetros; estimamos que los 210 kilómetros hora pudieran ser su máxima. A partir de los 160 kilómetros por hora la estabilidad decae ligeramente con una cierta vibración lateral; es posible que los cambios de neumáticos y suspensión trasera efectuados en la moto que probamos fueran la causa de este pequeño desequilibrio dinámico, por supuesto sin efectos peligrosos, pero a veces no muy agradables.

El frenaje es muy bueno a medias velocidades, siendo demasiado brutal a baja velocidad y muy normal a alta velocidad. El freno delantero es muy progresivo y se recomienda accionarlo dulcemente, especialmente en la primera toma de contacto con la máquina.

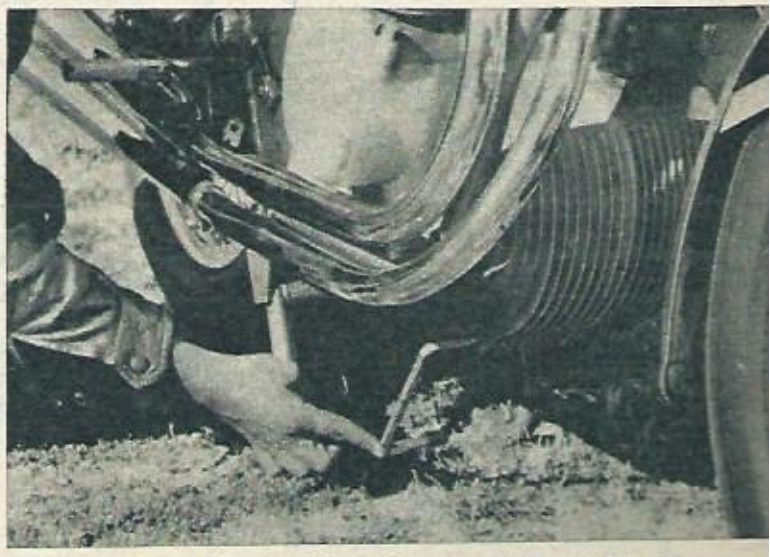
Su consumo es de siete litros a los 100 kilómetros; con el depósito de 24 litros de capacidad, se pueden rodar del orden de 300 kilómetros. Los 400 metros con salida parada los realiza en 14,6", dato no muy impresionante debido a su larga primera.

CARACTERISTICAS DE CATALOGO

Motor: Cuatro cilindros, cuatro tiempos, doble árbol de levas en cabeza, refrigerado por aire. Cilindrada: 743 c. c. Diámetro por carrera: 64 × 56 mm. Relación de compresión: 9,3 : 1. Potencia: 76 CV. (SAE) a 7.900 r. p. m. Carburadores: Cuatro Dell'Orto de 24 mm. de difusor. Encendido: por batería, distribuidor y bobina. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Cambio: Cinco velocidades. Bestidor: Doble cuna de tubo de acero. Suspensiones: Delantera, horquilla telescópica Ceriani; trasera, oscilante con amortiguadores hidráulicos. Frenos: Delantero marca Grimeca de cuatro levas, 230 mm. de diámetro; trasero de 200 mm. de diámetro de una leva. Neumáticos: Delantero 3.50 × 18 pulgadas, trasero 4.00 × 18 pulgadas. Depósito: 24 litros. Consumo: Siete litros/100 kilómetros. Peso: 235 kilogramos. Velocidad máxima: 225 kilómetros por hora.



Debajo del sillín va la caja de herramientas; quedan al descubierto elementos de la instalación eléctrica.



Este útil, que va en el equipo de herramientas, se utiliza para levantar la máquina por el motor con objeto de que la rueda delantera quede en el aire cuando sea necesario cambiarla.