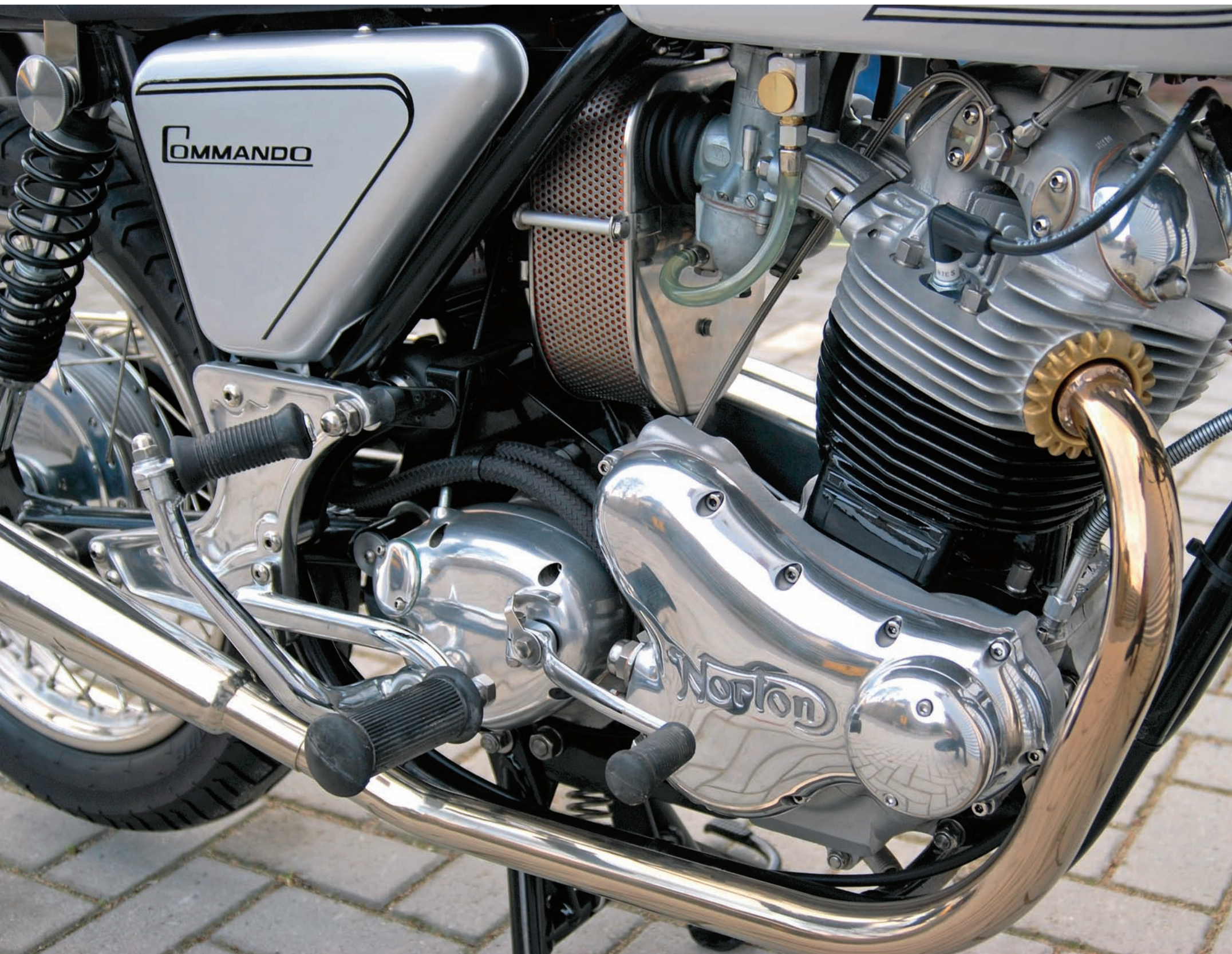


MADE IN HOLLAND!



De Norton Commando wordt gezien als de beste Britse parallel-twin ooit. Geen wonder, want hij was snel, strak sturend en had een prachtige uitstraling. Plus niet veel last van trillingen door de 'isolastic' motorophanging. Inmiddels is de Commando uitgegroeid tot een echte klassieker. Maar inmiddels weten we ook dat er best nog heel wat te verbeteren viel aan die Commando. De mannen Holland Norton Works in Noordwijkerhout doen dat dus: daar koop je tegenwoordig een 'beter-dan-nieuwe' Norton Commando met 2 jaar garantie!

Norton was in de vijftiger en zestiger jaren nooit zo'n grote speler als bijvoorbeeld BSA en Triumph. Maar met de in 1968 aan het publiek getoonde Commando veranderde dat. Het werd een bestseller, want er werden meer dan 60.000 Commando's verkocht, waarvan 70% in de USA. De Commando was een machine op basis van een 750 cc staande tweecilinder in een dubbel wiegframe. Zowel het motorblok als de (losse) transmissie en de swingarm zitten middels rubber ophangingen (isolastics) gemonteerd, waardoor de boel nog steeds heftige vibro-massages levert, maar je daar als berijder geen last meer van hebt. De constructie lijkt zelfs enigszins op die van de huidige Buells.

Het allereerste Commando model was de Fastback, die in 1968 op de markt kwam en er zeer futuristisch uitzag. De motor sloeg in als een bom, zeker in Amerika. Ook de prestaties waren erg goed: in Californië raffelde zo'n Norton op de drag-strip de 400 meter met staande start af in 12,69 seconden met een eindsnelheid van 167 km/uur. Daarmee was het in die tijd de snelste standaardmotor die je destijds kon kopen. Hoewel de eerste Commando's goed waren, kan je de types van 1970 t/m 1972 beter mijden; die bleken kwalitatief niet al te best. Zo konden de hoofdligers van de krukas het niet aan als je langere tijd volgas reed.

De Commando's vanaf 1973 zijn echter juist weer de beste ooit: de fabriek bouwde toen betere Superblend-hoofdlagers in en de motor groeide naar 829 cc's door de boring met 4 mm te vergroten, terwijl een lagere compressieverhouding juist voor minder thermische belasting zorgde. Wel bleek het Isolastic-systeem moeilijk af te stellen: goed afgesteld stuurde de twin messcherp, maar met teveel speling werd de Commando een dwiel. In hoofdlijnen waren er middels andere confection vijf verschillende modellen leverbaar: de Roadster en Interstate waren voor Europa bedoeld, net als de Thruxton/Norvil-racer, terwijl de Amerikanen blij werden gemaakt met de Roadster en de Scrambler (zeg maar een Roadster met twee hoge uitlaten aan de linkerzijde). Vanaf 1973 kon je dus een 850 Commando kopen en dit model werd voortdurend aangepast om te voldoen aan de steeds strengere emissie- en geluidseisen. Daardoor was de 850 uit het laatste productiejaar 1977 zelfs langzamer

dan een 750 uit 1969! In de loop der tijd werd een schijfrem gemonteerd in plaats van de trommelrem en de latere MKIII's hadden zelfs een elektrische starter. Die het overigens alleen deed als de motor warm was...

Het succes van de Commando zat hem onder meer in de 60 eerlijke pk's, het perfect sturende rijwielgedeelte, de 180 kilo en de compacte, smalle afmetingen. Maar de betrouwbaarheid bleef altijd een heikel punt, waarbij de machine erg graag nauwkeurig en met liefde onderhouden wilde worden. En wie nu nog wel eens wegdroomt bij de gedachten aan zo'n schitterende klassieker: sinds kort zijn deze Nortons weer ➤



Jos Kooijman (r) en Constant Trossel zijn de mannen achter Holland Norton Works en bouwen 'beter-dan-nieuwe' Nortons.

‘beter-dan-nieuw’ èn met twee jaar garantie te koop. Ze komen dan uit de werkplaats van Holland Norton Works in Noordwijkerhout, waar Jos Kooijman (53) en Constant Trossèl (49) de scepter zwaaien.

Kooijman en Trossèl hebben beiden een schat aan ervaring met Norton-twins en ontmoetten elkaar een jaar geleden tijdens een avond van de Norton Owner's Club. Nog diezelfde avond besloten ze samen een bedrijf te beginnen die de beste Commando ooit zou fabriceren. Plus onderdelen en modificaties voor bestaande Nortons zou gaan leveren. Beiden rijden al jarenlang Commando en als voormalig garagehouder is Jos de commerciële helft van het duo, terwijl Constant de techneut en perfec-

tionist is. In principe beginnen ze altijd met een 850 Commando van tussen 1974 en 1977, halen deze tot het laatste schroefje uit elkaar, restaureren en modificeren het geheel en bouwen de machine dan weer 100% nieuw op. Daarbij worden dan alleen de allerbeste onderdelen gebruikt, die samen met ruim 300 manuren moeten zorgen voor een erg hoge kwaliteit en betrouwbaarheid. Omdat Holland Norton Works van een oude, gekentekende machine uitgaan, hebben ze geen gedonder met bijvoorbeeld de moderne emissie- en geluidseisen of een RDW-kentekenkeuring. De modificaties aan de donormachine beginnen met het verstevigen van de achterbrug en het verbeteren van de lagering. Frame en swingarm worden gepoedercoat en netjes afgewerkt.

Ook de cilinderkopsteunen, waarmee het blok vastgezet wordt, worden verbeterd. Het hele originele elektrische systeem verdwijnt in de prullenbak, waarbij de hele bedrading wordt vervangen en een modern Sparx-laadsysteem wordt gebruikt met een veel hogere capaciteit dan origineel. De ontsteking wordt vervangen door een moderne digitale elektronische Boyer Bransden met een enkele, geschakelde bobine, zodat je nooit contactpuntjes hoeft af te stellen, terwijl een moderne gel-accu een grotere capaciteit heeft en dat is weer belangrijk voor de versies met elektrische starter. Die elektrische starters komen weer uit Amerika, zijn lichter dan het origineel en werken wèl perfect. De Norton voorvork blijft behouden maar wordt geheel gereviseerd en voorzien van

progressieve voorvorkveren. Achter gaan Ikon (het vroegere Koni) schokbrekers de vering verzorgen, deze worden speciaal voor HWN gemaakt. Zowel de veervoorspanning als de demping is nu viervoudig instelbaar. De wielen krijgen zowel voor als achter RVS-velgen en dito spaken. Naar wens kun je trouwens ook voor mooie aluminium velgen kiezen. Rond die velgen komen moderne Bridgestone Battlax-banden te liggen voor een perfecte grip. De originele trommelrem achter blijft gehandhaafd, maar voor wordt de remmerij flink aangepast en volop gebruik gemaakt van goede Brembo-spullen, zoals een krachtige vierzuiger-remklauw en een semi-zwevende 300 mm remschijf. Zowel die remklauw als het hart van de schijf zijn wel mooi verchromd, om daarmee om het uiterlijk van de originele Lockheed zo dicht mogelijk



te benaderen. Aan het stuur vind je moderne armaturen met elektrische schakelaars die wel waterdicht zijn en bovendien werkt de Brembo hoofdremscilinder ook een stuk beter dan de originele. Het spuitwerk wordt in meerdere lagen gedaan, waarna de handgebiesde tank en zijdeksels, spatborden, een blanke laklaag ontvangen, net als het gepoedercoate frame. Het leren zadel is speciaal gemaakt voor HWN, met een Corbin-zadel als basis. Waarbij je eventueel kunt kiezen voor een normaal duo-zadel of deze sportievere buddyseat. Verder worden bij de opbouw alle lagers (zoals wielagers en balhoofd-lagers) door moderne, gesealde en dus onderhoudsvrije lagers vervangen. Ook wordt vrijwel elk boutje en moertje vervangen door een exemplaar van roestvrij staal of een fraai verchromd exemplaar.

Het rijwielgedeelte staat dan klaar voor het machtige tweecilinder-blok, dat echter ook niet zo standaard door de ballotage-commissie komt. De tweecilinder wordt ook compleet uit elkaar gehaald en alle aluminium delen worden keramisch gestraald, wat een

mooi en glad oppervlak geeft. Dat ziet er goed uit en is meteen veel beter schoon te houden. De zijdeksels worden daarna tot hoogglans gepolijst. Ook inwendig wordt er flink aan de Norton gewerkt. De krukas wordt geheel gereviseerd en dynamisch gebalanceerd waarna er stalen Carillo-drijfstanden en nieuwe gesmede zuigers gemonteerd worden. Dat alles wordt vervolgens opnieuw uitgewogen en dynamisch gebalanceerd, zodat de motortrillingen worden geminimaliseerd. Constant: "De standaard aluminium drijfstanden zijn de achilleshiel van de Commando. Die kunnen soms 60.000 kilometers mee gaan of zelfs 100.000, maar één ding is zeker: op een bepaald moment breken ze gewoon af. En dan heb je dus een mooi gat in het carter!" De standaard nokkenas is volgens HWN af-fabriek niet goed gehard en wordt dus vervangen door een Amerikaanse Megacycle nokkenas, inclusief titanium klepveerschotels van hetzelfde merk. De nieuwe kleppen en klepgeleiders komen van Black Diamond. Perfectionist Constant neemt zelfs de moeite om de klepveren van beide in- en beide uitlaatkleppen exact even hoog en sterk te maken,



Helemaal nieuw en beduidend beter als orgineel, zonder dat dat ten koste is gegaan van het unieke uiterlijk. De voorrem is subtiel omgebouwd naar een Brembo-exemplaar.



Perfectie tot in de details: meer dan 300 manuren en de beste onderdelen maken de HNW's bijzonder.

waardoor iedere veer dezelfde kracht heeft en de kleppentrein volgens hem "zo min mogelijk stress geniet." De Amal-carburateurs worden door nieuwe - met verchromde gasschuiven - vervangen, waardoor de slijtage minimaal is en het uitlaatsysteem moet plaatsmaken voor een compleet RVS-systeem, waarbij de 'Peashooter' uitlaatdempers minutieus worden ontdaan van de lelijke lasnaad die er normaal opzit. Dan is het de beurt aan de transmissie: in de originele versnellingsbak met vier gangen wordt gewisseld met een kwalitatief hoogstaande Quaife vijfbak, waarmee eigenlijk nimmer een probleem te verwachten is. De meerplaats diafragma koppeling wordt normaal gesproken aangedreven door een triplex-ketting, maar die wordt vervangen door een onderhoudsvrije tandriem. Bovendien fungeert die riem als een transmissiedemper, waardoor de dikke twin zijn vermogen soepeler afgeeft. Volgens HNW gaat die riem minimaal 60.000 kilometer mee, en dan zijn de meeste klassieker-rijders dus heel wat jaartjes verder! De Commando die we hier bekijken kreeg ten slotte een K&N-luchtfilter in een RVS-luchtfilterkast, maar het is ook mogelijk om gewoon losse K&N-filters te monteren. Dat soort details wordt afgestemd op de wensen van de klant.

In principe wordt de 'perfect Commando' namelijk geheel naar wensen van de klant opgebouwd door HNW. Niet alleen technisch, maar ook qua uiterlijk. Zo kun je bij-

voorbeeld kiezen voor een echte café racer-look. En je hoeft uiteraard geen compleet 'nieuwe' Norton te laten bouwen, ook minder ingrijpende aanpassingen worden met liefde uitgevoerd. En ook de keuze in de mate van tuning van het blok is geheel vrij. Je kunt bijvoorbeeld kiezen voor een softere of juist een heel hete Megacycle nokkenas. Of toch liever een gewone vierbak, bijvoorbeeld die van Colorado Norton Works. Dat kan, want ook van die spullen is HNW dus importeur. Als de mooier-dan-nieuwe Norton uit dit verhaal naar buiten wordt gerold, word ik helemaal warm van binnen: wat is 'ie mooi afgewerkt en wat zitten er veel prachtige detailverbeteringen aan. Let bijvoorbeeld eens op de prachtige benzine-kranen of de aluminium-koplamporen. Mooi! Hoewel de Commando destijds een 'big-bike' werd gezien, zal een jongere motorrijder eerder aan het Zündappje van zijn vader denken: naar huidige maatstaven is de Norton 850 namelijk gewoon klein te noemen. Het is een rank, slanke fiets, waarbij de tot hoogglans gepolijste zijdeksels van het blok ware blikvangers zijn.



De HNW Nortons worden geboren in een piepkleine werkplaats in Noordwijkerhout. Uiteraard rijden Kooijman en Trossel zelf ook Norton!



Okay, contact aan, de Amal carburateurs vlotteren tot ze overstromen en kicken maar! Zo'n 850 moet je echt aanstampen, als je de kickstarter aait, ga jezelf alleen maar omhoog, in plaats van de kickstarter naar beneden. Maar na twee trappen dondert er een hemels vette en typisch Britse parallel-twin-sound uit de uitlaten. De koppeling gaat verrassend licht en m'n rechtervoet duwt de versnellingspook omhoog naar de eerste versnelling en 'off we go'. De Commando maakt al snel heel veel meters en je kan vlot schakelend door de Quaife 5-bak accelereren zonder veel toeren te maken. Ik ontwaar een maagdelijke 140 kilometers op de klok maar Constant had gezegd dat ik desondanks al rustig tot 5.000 toeren door mocht trekken. Op de bochtige wegen rond Noordwijk blijkt de Engelsman de perfecte reisgezel: het maakt niet uit in welke versnelling je zit, de machtige twin sleurt je overal doorheen en zowel de koppeling als de

bak zijn een schoolvoorbeeld van hoe het hoort. De Brembo voorrem blijkt ook vele malen beter dan de originele Lockheed en is ook geweldig te doseren, zodat je de Bridgestone Battlax voorband kunt laten gillen als het moet. Ik heb zelf ook langere tijd een Commando gehad, zodat ik deze 850 goed met een oude kan vergelijken en dan vallen twee zaken enorm positief op.

Door de isolastic-motorophanging kunnen ze best vaag aanvoelen bij het insturen van een bocht, maar deze HNW-Norton voelt oersolide en zeker aan door de gemodificeerde achterbrug en de speciale cilinderkopsteun. Je kunt er echt mee gooien en smijten. En genieten! En wat een stappen maakt deze fiets, voor een kopklep-twin althans. Maar op een bochtige secundaire weg wordt je echt niet zomaar losgereden door modern spul. Vlak voor de opdoemende stoplichten schakel ik drie

keer terug onder het genot van hevige poepen tussengas: 'WaBraHaHááá' laat de Commando horen. Kippenvol! Alleen als je stilstaat merk je iets van de stevige trillingen, boven de 2.500 tpm verdwijnen die volledig. In z'n vijf draait 'ie 4.500 tpm bij 120 km/uur en de top ligt op een dikke 180. De tweede verrassing is het hart van de 850 Commando: nog nooit heb ik op zo'n soepel en mooi rond draaiend exemplaar gezeten. Hij klimt bovendien heel rap in toeren en wil graag doorgaan in toeren. Als ik door de hoofdstraat van Noordwijk rijt kijkt menigeen geschrokken om van het uitlaatgeluid. Tja, ik rij volgens kenteken op een fiets uit 1974 en mag dus legaal toch een tikje meer herrie maken dan de huidige motoren. Al met al is dit inderdaad de perfecte Norton Commando. Het 'beter-dan-nieuw' is geen loze kreet van Holland Norton Works. Mooi dat zoiets kan ontstaan in een kleine werkplaats in Noordwijkerhout! ◀

TECHNISCHE GEGEVENS Norton Commando Roadster MKII 1974/2008 (gegevens originele commando tussen haakjes)

■ **MOTOR** luchtgekoelde staande tweecilinder, OHV, twee kleppen per cilinder, dry-sump-smering met tandwielpompe en aparte 2,8 liter olietank, twee Amal-carburateurs, 12V 140 watt Sparx 3-fase dynamo (Lucas 3-fase zener-diode), digitaal elektronische ontsteking (contactpuntjes, mechanische vervroeger en bobine), primaire transmissie d.m.v. tandriem (triplex-ketting), natte meerplaatskoppeling met diafragma-veer, Quaife vijfversnellingsbak (AMC vierbak), X-ring ketting (gewone ketting zonder O-ringen).
Boring x slag 77,0 x 89,0 mm (73,0 x 89,0 mm)
Cilinderinhoud 829 cc

Compressieverhouding 8,5 : 1
Max. vermogen ca. 44 kW (60 pk) bij 6.800 tpm

■ **RIJWIELGEDEELTE** dubbel wiegframe uit stalen buis, Norton Roadholder voorvork, achtervering met stalen swingarm en twee Ikon schokbrekers, veervoorspanning en demping viervoudig instelbaar (niet instelbare Girling schokbrekers), Brembo voorrem met enkele 300 mm remschijf en vierzuigerremklauw (Lockheed schijfrem), trommelrem achter, gespaakte wielen met 100/80-19 en 110/80-18 Bridgestone Battlax-banden.

Gewicht 180 kg
Benzinetank 11 liter
Garantie 2 jaar

■ **PRIJS*** € 23.995,- (met elektrische starter en linkse (dus normale) schakeling).
€ 22.995,- (zonder elektrische starter en met rechtse Engelse schakeling)

* Prijs inclusief basis-Norton Commando als donormachine. Inbreng eigen motor kan uiteraard ook.

■ **INFO**
Holland Norton Works
Noordwijkerhout
tel: 0252-37 66 41
www.hollandnortonworks.eu

