

HOLLAND **Norton** WORKS

en het streven naar de perfecte Commando



Norton was, samen met Triumph, in de jaren '70 de laatste der Mohikanen van de ooit zo machtige Britse motorindustrie. De zwanezang van Norton was de Commando, de laatste doorontwikkeling van een tweecilinderontwerp dat nog uit de jaren '40 stamde. Dat er zelfs anno 2007 nog steeds leven zit in het ontwerp, bewijzen Jos Kooijman en Constant Trossèl met door hen nieuw opgebouwde en geperfectioneerde Nortons: "the perfect Commando", zoals ze het noemen. Hans van Dissel mocht die claim aan de praktijk toetsen.

Lange traditie

Iedereen die zich inzet om klassieke motoren (weer) rijdbaar te maken en/of te houden, kan op onze warme sympathie rekenen. Als het even kan, besteden we daar dan ook aandacht aan, waarvan de min of meer reguliere rubriek Bedrijvig Klassiek getuigt. Maar als die inspanningen gericht zijn op een merk dat ons na aan het hart ligt en dan ook nog op een model waar we ooit vele tienduizenden kilometers motorple-

zier mee gehad hebben, wordt "als het even kan" een kwestie van "dit móet". Dat was het geval toen we hoorden wat Constant Trossèl en Jos Kooijman gebouwd hadden, vergezeld van een uitnodiging om hem aan de tand te voelen: de perfecte Norton Commando. Op zo'n moment is het fijn als je de hoofdredacteur bent, want dan kan je af en toe ook je zin doordrijven. Dus na rijp beraad (circa drie seconden) viel het besluit een gepland artikel een nummer door te

schuiven en de vrijgekomen ruimte te vullen met een verslag van een middagje rondblazen op een dikke Britse twin. Als motorontwerp heeft de Commando een lange traditie. De oorsprong ligt in het door Bert Hopwood ontworpen model dat in 1948 debuteerde. Van een 500 cc tweecilinder met gietijzeren cilinder en kop ontwikkelde de motor zich via 600, 650 en 750 cc tot zijn laatste variant, een 829 cc metende twin die in 1973 uitkwam. Het



Constant Trossèl (links) en Jos Kooijman en hun perfecte Commando.

concept van de gietijzeren cilinders werd nooit losgelaten, maar al in 1954 werd de cilinderkop een exemplaar van aluminium. Het rijwielgedeelte maakte ook de nodige ontwikkelingen door, waarbij het een groot deel van zijn leven de vorm had van het legendarische featherbed frame. Dat veranderde drastisch met de komst van de 750 cc Commando in 1968. Het ging in die jaren al beroerd met de Engelse motorindustrie en om te overleven had Norton hard een nieuw model nodig. Maar geld voor een echt nieuw model was er niet meer. De toenmalige baas van het concern waartoe Norton inmiddels behoorde, Dennis Poore, deed echter een briljante zet: hij huurde in januari 1967 de ingenieur Stefan Bauer in om op basis van het bestaande 750 cc Atlas blok een nieuwe, sportieve machine te ontwerpen. Bauer ging met verve aan de slag en kwam binnen een half jaar (!) met een geslaagd prototype tevoorschijn,

De koppeling grijpt mooi en stevig aan. Het kopelingshendel en de lichtschakelaar zijn geïntegreerd; het kleine hendelje ernaast is voor de choke.



dat als productiemodel al getoond kon worden op de Earl's Court Show in Londen in september van dat jaar.

Isolastic

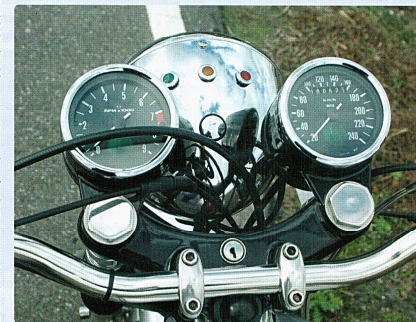
Geld om ingrijpend wat aan het blok te doen was er niet en het bleef dus een krachtbron met twee kleppen per cilinder, die door stoterstangen gecombineerd werden vanaf een in de voorzijde van het carter ondergebrachte nokkenas. Nog steeds zoals in 1948 was er een losse vierversnellingsbak, maar dan van het succesvolle ontwerp dat in 1956 was geïntroduceerd en bekend

staat als de "AMC-bak". De cilinderinhoud van 750 cc werd verkregen door een boring x slag van 73 x 89 mm en in standaarduitvoering leverde de motor 60 pk/6800 tpm, wat voor de eindjaren '60 nog als heel fors gold.

Het meest interessante aan de Commando was daarmee niet het blok, maar wel zeker het rijwielgedeelte. Bauer had namelijk voor het probleem van de onvermijdelijke trillingen die een staande tweecilinder oproept (en alleen weggewerkt kunnen worden als je kunstgrepen als een balansas - zoals Yamaha later deed - toepast, waar nu net geen geld voor was) een vernuftige oplossing gevonden. Hij verbond motorblok, versnellingsbak en achterbrug onderling met schetsplaten en plaatste dat geheel met behulp van drie silentbloks in

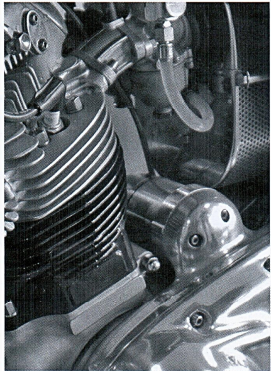
een nieuw ontworpen dubbel wiegframe. Het gepatenteerde systeem kreeg de naam "Isolastic" mee en bleek uitstekend te functioneren, zolang je maar zorgde dat de Isolastic busen goed afgesteld waren. Hield je dat bij, dan had je inderdaad van trillingen (vrijwel) geen last, ook al stond het blok te stampen in het frame, wat met name bij lage toerentallen het geval was, en stuurde de motor net zo scherp als met een featherbedframe. Tot het definitieve einde van de Commando in 1978 (uit nog

aanwezige voorraden van de in november 1975 failliet gegane fabriek - overigens door problemen bij zusterfabriek Triumph, want de Commando maakte winst - werden in de loop van 2,5 jaar nog circa 1500 machines opgebouwd en verkocht) bleef het Isolastic systeem gehandhaafd. De Commando werd in eerste instantie als de sportief gelijnde Fastback uitgebracht, die in 1969 gezelschap kreeg van de speciaal op de Amerikaanse markt gerichte "S" en in 1970 van de Roadster, die als all-purpose toermotor gedacht was. In 1971 kwam de Interstate erbij, die zich uiterlijk onderscheidde door zijn ruim bemeten benzinetank. Andere varianten die volgden waren de Street Scrambler, de Hi-Rider, de John Player Norton en, speciaal voor politiekorpsen, de Interpol. In zijn oorspronkelijke versie was de Commando goed voor een top van 190 km/h, waarmee het een van de eerste moderne superbikes was. Maar toen de fabriek het blok in een verder getuneerde versie als de Combat (65 pk) uitbracht begonnen de beperkingen van het inmiddels twintig jaar oude ontwerp zich te uiten. Daarbij kwamen productieproble-



De klokkenwinkel van de Commando: links de toerenteller, rechts de snelheidsmeter/kilometer teller. Dat de koppelschakelaar over de onderkant van de toerenteller loopt, stoort niet, want boven de 7000 tpm moet je toch niet komen.

men door het noodgedwongen moeten blijven gebruiken van inmiddels versleten productie machines, onverschillig werkmanschap en matige kwaliteitscontroles. Met betrekkelijk geringe technische ingrepen werden niettemin de problemen redelijk afdoende opgelost: toepassing van zogenaamde Superblend lagers om (te ruime) toleranties van de krukas op te vangen, een wat tammer model nokkenas, aanpassing van de gearing, verbeterde automatische ontstekingsvervroeger, verlaging van de compressie en vervroegde inlaatkanalen. Dit alles was in 1973 voltooid, waarmee je vanaf dat jaar feitelijk de beste Commando's hebt.

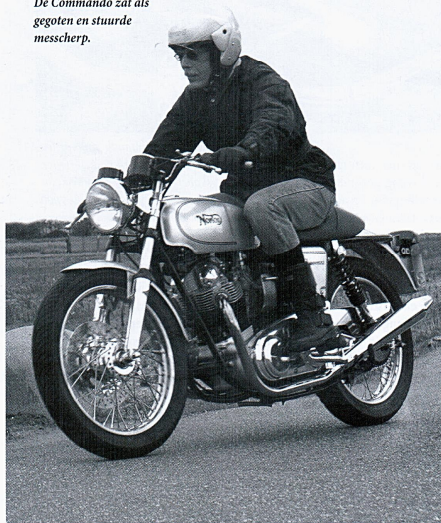


De Commando MkIII is voorzien van een vierborstel Prestolite startmotor - dat is er een die het wel doet.... De twins ademen door twee 32 mm Amal Concentric carburateurs.

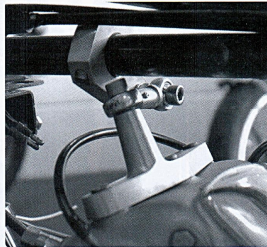
Nèt even beter

Dat brengt ons dan weer bij Holland Norton Works, waar een 1974 850 cc model MkII en een 1975 850 cc MkIII klaar stonden. Want dat is de basis waarvan Jos en Constant uitgaan: een donormotor die volledig nieuw wordt opgebouwd en hetzij door de klant wordt aangeleverd, hetzij door HNW. De vernieuwde modellen die aan-

De Commando zat als gegoten en stuurde messcherp.



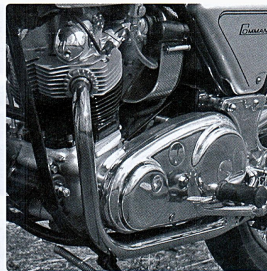
geboden worden, betreffen de Roadster en de Interstate. De MkIII-versie onderscheidt zich daarbij van zijn voorgangers door de aanwezigheid van een elektrische startmotor. Die kwam erop omdat halverwege de jaren '70 alleen een kickstarter toch wel als verouderd werd beschouwd. Eigenaren van de MkIII kwamen er echter al snel achter dat de startmotor vaak maar nauwelijks de krukas rond kreeg en dat je dus veel beter de kickstarter kon blijven gebruiken. Bij heel wat MkIII's die nu nog rondrijden zie je dan ook dat de eigenaar die startmotor er helemaal afgegooid heeft. "Dat probleem hebben we opgelost door het monteren van een uit Amerika afkomstige Prestolite startmotor met vier koelborstels", vertellen Jos Koofman en Constan Trossel, als we in hun bedrijfsunit op het industrieterrein Gravendam aan de rand van Noordwijkerhout de MkIII van dichtbij bekijken. En om het te bewijzen, vlottert Jos even, draait het contactsleuteltje om en drukt op de startknop - waarop de dikke twin inderdaad probleemloos aanslaat. Een daadwerkelijk functionerende startmotor is maar één van de vele verbeteringen die het tweetal heeft aangebracht. Waarbij ze meerdere malen benadrukken dat ze bij alle wijzigingen en aanpassingen steeds voor ogen hebben gehouden dat het karakter van de Norton twin behouden moest blijven. "De soepelheid van de twin, de uitstekende stuureigenschappen, en het onmiskenbare uitlaatgeluid hebben we volledig behouden", zegt Jos. "Wat we gedaan hebben en voor elke Commando doen, is het verbeteren van de aanwezige techniek. Bij de Commando's vanaf 1973 kan je niet zeggen dat er een specifiek slecht punt is - die startmotor daargelaten - maar wel dat heel wat dingen nèt even beter kunnen." Constant vult aan: "De eigenlijke achilleshiel van de twins zijn de drijfjstangen. Sommige gaan probleemloos 100.000 kilometer mee, maar andere liggen er na 60.000 uit. Die aluminium drijfjstangen gaan er dus uit en er komen stalen exemplaren van Carillo in, een merk dat zich in de internationale racerij al jaren bewezen heeft". Hetzelfde verhaal geldt de nokkenassen, die de reputatie hebben soms niet voldoende gehard te zijn. Eruit dus, en goede nieuwe van Megacyc erin. De klant kan overigens



De door HNW toegepaste headsteady beperkt de zijdelingse speling van het blok, wat weer helpt met nèt weer even strakker sturen.

kieszen welk type nokkenas hij wil, afhankelijk van welke motorkarakteristiek hij wil. De Superblendlagers blijven gehandhaafd, want zijn uitstekend, maar al het andere lagerwerk wordt vervangen door gesealde exemplaren, voor een langere levensduur en minder onderhoud. De krukas wordt dynamisch gebalanceerd voordat hij weer in het carter mag zakken. Ook worden de kleppen en geleiders door nieuwe top-of-the-range exemplaren (Black Diamond kleppen met titanium topcollars) vervangen en dat geldt ook de zuigers. De kleppen worden uitgeshimd, zodat ze exact de goede klepveerdruk geven. "Dat doet bijna nooit iemand", zegt Constant, "maar ik heb in de racerij geleerd dat het dat soort op zich kleine dingen zijn die een optimaal resultaat helpen geven". Veel van de verbeterde producten betrekken Jos en Constant van de firma Colorado Norton Works en Holland Norton Works is inmiddels ook importeur van deze spullen. Ook de versnellingsbak moet er bij HNW aan geloven. "Die AMC bakken zijn op zich heel goed", zegt Constant, maar alles wat je nu open trekt, is minstens 30 jaar oud. In negen van de tien bakken zie je dan dat de tandwielen ingepit zijn. We vervangen het

Achter het hooggepolijste primaire deksel schuilt een beltdrive, die tevens als transmissiedemper fungeert. De rvs uitlaten krijgen een goudkleurige tint als ze heet worden.

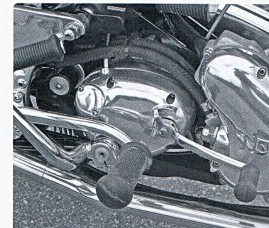


hele tandwielcluster door een met vijf versnellingen van Quaife. Die passen in de originele behuizing, dus het uiterlijk wordt niet aangetast. Bij de keuze voor Quaife speelt Constants race-ervaring natuurlijk mee: "Quaife bakken blijven gewoon goed, ook bij extreme belastingen". Feitelijk zijn vijf versnellingen voor een gewone Commando niet nodig, zegt Jos, maar het maakt het rijden net weer even prettiger. Zo gaat ook de triplex primaire ketting eruit en wordt vervangen door een belt drive: loopt soepeler en er zit geen olie meer in de primaire kast, dus geen kans op lekken meer. Ook het elektrisch systeem is volledig gemoderniseerd. Constant: "We gebruiken een elektronische ontsteking in combinatie met een moderne enkele bobine en we monteren een Sparx laadsysteem met een hogere capaciteit dan bij de oorspronkelijke Commando. Dat extra laadvermogen is met name voor de MkIII met startmotor nuttig. In combinatie met een grotere accu doet-ie het dan altijd". Het resultaat is dat er altijd voldoende prik is voor een gegarandeerde krachtige en betrouwbare vonk op de bougies en voor zelfs continu ingeschakelde verlichting. En dat de startmotor zonder probleem rond wil tollen, hebben we net gezien.

De aluminium delen van het motorblok worden keramisch gestraald, wat een goed gesloten, glad oppervlak oplevert. Dekfels et cetera worden vervolgens hoogglans gepolijst en door het gladde uiterlijk zijn de motordelen ook gemakkelijk schoon te houden.

Rijwielgedeelte

Ook het rijwielgedeelte moet er aan geloven. De Norton Roadholder voorwerk blijft behouden, maar wordt wel voorzien van progressief werkende veren. Voor de achtervering worden hydraulische schokdempers van Ikon (het voormalige Koni, nadat de motorschokdempertak van de fabriek naar Australië verkocht werd) gebruikt, die ook progressieve veren hebben en zowel op voorspanning als op demping ingesteld kunnen worden. Ook hier is de productkeuze het gevolg van Constants veeljarige race-ervaring. De Isolastic motorophanging van de MkII wordt gehandhaafd, maar de heren hebben wel een modificatie toegepast op de bevestiging van de cilinderkop aan de bovenste framebuis, de zogenaamde headsteady. In de oorspronkelijke constructie kan die bevestiging ook zijdelingse beweging, wat doorgegeven wordt aan het achterwiel. Met de nieuwe headsteady wordt die zijdelingse beweging volledig begrenst, waardoor je weer een nèt even strakkere wegligging hebt. Voldeed de schijffrem van de Commando in de jaren '70, voor het huidige verkeer vinden Jos en Constant de remcapaciteit onvoldoende en hebben daarom gekozen voor een roestvaststalen zweepende 300 mm schijf met vierzuigerremklauw van Brembo. In het achterwiel wordt de standaard rem gebruikt. Bij de modellen van vóór 1975 is dat een trommel, daarna een schijffrem. Deze laatste wordt uiterlijk aangepast



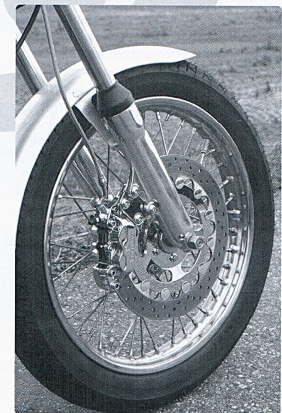
In de kenmerkende behuizing van de AMC versnellingsbak huist een vijfversnellings-cluster van Quaife.

om hem in overeenstemming te brengen met de schijf in het voorwiel. De wielen zelf krijgen roestvaststalen velgen, waar omheen Bridgestone Battlax banden gelegd worden. Overigens worden waar mogelijk rvs bevestigingsmaterialen op de Commando gebruikt. Ook de wiel- en balhoofdflagers zijn van het onderhoudsvrije type. Het frame zelf wordt als eerste gecheckt of het nog zuiver recht is, en zo niet uiteraard gericht. Ter verbetering van de stijfheid wordt tussen de twee voorste framebuizen een kleine dwarspijp gelast, zoals in 1975 ook bij de Norton Thruxton productieracers werd gedaan. Alle gelaste onderdelen worden vervolgens kaal gemaakt en de tank en zijdekels opnieuw gespoten en voorzien van handgeschilderd beswerk. Daarvoor hoeven Jos en Constant niet ver weg, want op hetzelfde bedrijventerrein is ook Bikepaint gevestigd, die in dit werk gespecialiseerd is. Het frame en de overige delen worden geoderocoat en dan als extra nog voorzien van een laag blanke lak. Niet alleen veel bevestigingsmateriaal, maar ook onderdelen als de uitlaten, het luchtfilter en de kentekenplaathouder zijn van gepolijst roestvaststaal. Tot slot krijgen de nieuw opgebouwde machines een sportief gelijnd zadel van eigen ontwerp, dat erg mooi bij de lijnen van de motor past.

In het zadel

Het is al met al een indrukwekkend verhaal dat we, onder het genot van een reeks kopjes koffie, in het kantoor van HNW te horen krijgen. En, we zullen het direct maar toegeven, ook aan de buitenkant van de drie inmiddels voltooide exemplaren bevestigd zien. De machines zijn in alle uiterlijke details echt schitterend afgewerkt: mooie afgeronde inbusboutkoppen, nergens bout- of draadeinden die net even te ver uitsteken, overal glimmend chroom, rvs en gepolijst aluminium en superstrak spuitwerk. Maar toch: beweren dat je de 'perfecte' Commando hebt gebouwd is nogal een claim. Ook al wisten we wel dat Constant Trossel vijftien jaar lang Norton Dominators geracet heeft (en er ooit nog vice-kampioen van Nederland mee geworden is) en hij dus wel weet wat er goed en niet goed is aan een Norton tweecilinder,

De Brembo schijffrem met vierzuigerremklauw is een stopper van jewelste. De Roadholder voorwerk is voorzien van progressief gewonden veren.





Waar de 'perfecte' Commando gemaakt wordt:
Holland Norton Works in Noordwijkerhout.

dat het vanwege het fijne stuurkarakter eigenlijk het leukste was om de doorgaande binnenwegen te pakken. Een mening die door Jos en Constant gedeeld wordt: de Commando komt het beste tot zijn recht op de kleinere stuurwegen. Die zijn in de Bollenstreek wel voorhanden, dus maakten we daar die middag ruim gebruik van.

Dik genieten

En ja hoor: het sturen ging messcherp met de twin. Tel daarbij het trefzekere en snelle schakelen dat de Quaife bak bood (met één omhoog, de rest naar beneden, zoals dat hoort op een Engelse motor) en de mooi doseerbare koppeling (met de grote, enkele diafragma-veer die Norton aan de automobielpraktijk ontleend had) en bochtjes pikken was keer op keer een feest. Het motorblok wilde tot 3000 tpm wel trillen, wat in de voetsteunen voelbaar was, maar dat is nu eenmaal inherent aan een staande twin, Isolastic of niet, en als je dat niet wil, moet je een viercilinder kopen. Maar hinderlijk was het geen moment en bij 3000 tpm en hoger is het helemaal weg. Qua zitpositie zat de Commando me als gegoten, wat ik niet anders verwacht had, want dat zat mijn oude Fastback ook en de maten zijn nagenoeg onveranderd gebleven. Wel anders waren de remmen, meer specifiek de voorrem. Ik heb jarenlang beweerd dat ik niet zou weten waarom iemand een schijfrem in een Commando zou willen stoppen, want met de two-leading shoe trommelrem die Norton oorspronkelijk in zijn Commando monteerte, zat er mijns inziens al een niet te verbeteren stopper in. Een mening die in niet onbelangrijke mate gebaseerd was op het feit dat die rem ooit mijn leven redde, toen een automobilist een U-bocht maakte zonder te knippen en zonder te kijken wie hem net wilde inhalen. Dat het op dat moment goot van de regen, maakte het extra spannend. Mijn hart stond stil, maar de Norton ook. Dat de fabriek in 1971 begon met het monteren van een schijfrem in het voorwiel vond ik dan ook een modegril. Ook bij andere klassiekers waar ik later mee reed en die een schijf hadden, bleef ik het gevoel houden dat er net zo goed een goede duplex trommel in het voorwiel had mogen zitten. Maar nu, na wat met opzet krachtig remwerk met de 300 mm Brembo schijf met vierzuigerremklauw in het voorwiel,

moet ik toch erkennen dat dit een formidabele rem is en zonder twijfel beter dan de toch zo mooie duplex trommel van Norton. Qua uiterlijk past de Brembo goed bij de machine, ook omdat hij bij een eerste, oppervlakkige beschouwing nauwelijks anders oogt dan wat je je herinnert van de Commando's met schijf in de jaren '70. Wat hier natuurlijk helpt is dat ook deze Commando nog gewoon fatsoenlijke draadspaakwielen heeft.

De 60 pk van het blok komen zo vlot en soepel (wel een trefwoord in dit verhaal) via de beltdrive en de vijfbak bij het achterwiel, dat het eigenlijk overal een probleem was om binnen de toegestane maximumsnelheden te blijven. Want wat gaat hij lekker, die Commando. In twee woorden: dik genieten. Een zwaai aan het gashendel, de naald van de toerenteller schiet omhoog en de motor vooruit. Doordat je lekker snel kan schakelen zakt het toerental nauwelijks bij het kiezen van een hogere versnelling en de pk's blijven dan ook nagenoeg zonder onderbreking komen. Hoog tijd om dan even op de snelheidsmeter te kijken, want tien tegen één dat wat de wijzerplaat laat zien, niet correspondeert met wat het snelheidsbordje langs de weg van je verlangt.... Ik hoop maar dat er geen camera's waren langs de wegen die ik volgde, maar dat hoor ik dan wel van de mannen van HWN....

Perfect?

Gegeven mijn niet te ontkennen zyak voor de Commando valt het me moeilijk een punt van kritiek te vinden. Maar ook als ik probeer emotioneel wat afstand te nemen van de twin, blijf ik het een fantastische machine vinden. De trillingen van de staande twin dan? Ik kan me wel voorstellen dat een ander dat een minpunt zou vinden, maar voor mij hóórt dat bij het karakter van een Britse tweecilinder en hoe dan ook, zodra je bij de 3000 tpm bent, voel je het niet meer. Het enige dat voor mij anders zou mogen, is het zadel. Niet vanwege een vermeend gebrek aan comfort, want dat is het niet: het ding zit uitstekend en dat geldt ook voor de afwerking. Ook qua model past het prima bij de motor. Nee, het is puur persoonlijk: ik vind de Roadster en Interstate tweepersonsmodellen en zou Jos en Constant dus vragen er een duozadel op te zetten. Dat is overigens een theoretische

kwestie, want ook als ik hard schud, vallen er geen 23.000 euri uit de redactionele portemonnee... Want dat is wel waarover we praten als je de Commando met alle opties zoals deze bestelt en HNW ook voor de donormotor moet zorgen. Bedenk dan wel dat je hier een handgebouwde motorfiets voor koopt, waarbij elk onderdeel van de hoogste kwaliteit is en met zorg gemonteerd, en dat je op een de facto hagelnieuwe en zeker vandaag de dag exclusieve machine rijdt. En ze hebben vertrouwen in wat ze doen, want HNW geeft er twee jaar garantie op. Overigens: ook voor (deel)restauraties en Norton Commando onderdelen kan je er terecht en ze hebben ook regelmatig 'gewone' klassieke Norton twins te koop. Goed, we moeten toch tot een conclusie komen. Hebben Constant en Jos de perfecte Commando gebouwd? Zoals hij nu is, denk ik van wel. Verander je er meer aan, om hem sneller en/of moderner te maken, dan zou je fundamenteel aan het karakter van de machine gaan wijzigen. Tja, en dan is 't geen Commando meer. En dat is toch wel het knappe van wat de mannen van Holland Norton Works gedaan hebben: een gloednieuwe machine bouwen met de beste spullen die er te krijgen zijn, maar met behoud van het oorspronkelijke karakter. Kortom: perfect!

Foto's: Hans van Dissel, Willeke Verhoeff

Holland Norton Works

Walsert 19d
Industrieterrein Gravendam
2211 SJ Noordwijkerhout
Tel. +31-(0)252 376 641 / (0)625 345 769
Website: www.hollandnortonworks.eu

Technische gegevens Norton Commando Roadster MkII 1974/2007

Motor:	luchtgekoelde staande tweecilinder
Boring x slag:	77 x 89 mm
Cilinderinhoud:	829 cc
Compressieverhouding:	8,5:1
Klepbediening:	stoterstangen
Kleppen:	2 per cilinder
Smering:	dry sump via dubbelwerkende tandwielpomp
Vermogen:	60 pk/6800 tpm
Electrisch systeem:	12 V/140 W Sparx 3-fase alternator
Ontsteking:	electronisch
Versnellingen:	5 (Quaife-cluster), voetgeschakeld
Koppeling:	meervoudige platenkoppeling met diafragma-veer
Primaire transmissie:	belt-drive
Secundaire transmissie:	ketting met X-ringen
Rijwielgedeelte:	dubbel wiegframe, aandrijflijn in Isolastic ophanging
Voorvering:	Roadholder hydraulische telescoopveer
Achtervering:	swing-arm met Ikon hydraulische schokdempers
Voorwiel:	3.25 x 19, rvs velg
Achterwiel:	4.10 x 19, rvs velg
Voorrem:	Brembo 300 mm schijfrem met 4-zuiger remklauw
Achterrem:	Norton 7" simplex trommelrem
Inhoud benzinetank:	11 liter
Inhoud olietank:	2,8 liter
Topsnelheid:	190 km/h
Gewicht:	190 kg