Nomen est omen

Toen Norton in 1968 de Commando op de markt bracht, zette die machine het Engelse motormerk meteen weer op de kaart. De 750 Commando was de snelste standaardmotor die je toen kon kopen en de vormgeving was modern. Het instant succes van de Commando liet zich dan ook gemakkelijk voorspellen, al duurde het liedje niet lang. Onder druk van de Japanse concurrentie ging Norton in het midden van de jaren zeventig ten onder.

Dirk Molenbeek

De redenen zijn welbekend: hoe mooi zo 'n Engelse staande twin als motorconcept ook was – en is –, er zaten wel wat nadelen aan. Zonder zorgvuldig onderhoud ging er regelmatig iets stuk en onvolkomenheden waren er ook. De Norton twins waren midden jaren zeventig niet meer bij de tijd, ook al hadden ze een schare trouwe aanhangers die voor de dooie dood nog niet zouden toegeven dat er wat mis mee was. Anderen zagen de gebreken van de charismatische fiets wel en kozen er voor om zelf verbeteringen aan hun machine aan te brengen. In deze laatste categorie vinden we Jos Kooijman en Constant Trossèl, beiden overtuigde Norton-rijders. Niet zo heel lang geleden raakten ze met elkaar in gesprek wat al snel uitmondde in het stoutmoedige plan om de beste Commando aller tijden te bouwen. De perfecte Commando met alle voordelen en geen enkel nadeel van de legendarische Britse twin. Uit dat stoutmoedige plan ontstond *Holland Norton Works* waar vandaag de *Perfect Commando* gebouwd wordt. We trokken richting Noordwijkerhout bij Zandvoort om er het waarheidsgehalte in die naamgeving te gaan achterhalen.

De basis

Als uitgangspunt neemt Holland Norton Works een Norton Commando van om het even welk bouwjaar. Die ondergaat dan een behandeling die zich het best laat omschrijven als een to-ta-le revisie gecombineerd met een restauratie en een update van onderdelen die niet meer aan de hedendaagse eisen voldoen. Om te beginnen wordt de hele fiets gedemonteerd waarna alle gelakte onderdelen van hun originele lakwerk worden ontdaan. Ik kan me voorstellen dat de haren van menig klassiekerliefhebber al rechtop gaan staan bij de gedacht alleen al. De tank en zijdeksels worden herspoten en voorzien van nieuw lakwerk – uiteraard in de klassieke Commando-kleuren – al is er ook ruimte voor persoonlijke wensen. De overige delen zoals frame en achterbrug krijgen een laagje poederlak. Vervolgens worden alle moeren en bouten vervangen door roestvrijstalen exemplaren, net zoals de uitlaten, het luchtfilter en onderdelen als de kentekenplaathouder. Dat is meteen de ideale gelegenheid om het motorblok uit elkaar te halen, waarbij alle aluminium onderdelen van de krachtbron keramisch gestraald worden. Keramisch stralen is een behandeling die kwalitatief veel beter is dan glasstralen (je vermijdt putten) al is de keramische behandeling wel tien keer duurder. Door de keramische behandeling ontstaan gladde, gepolijste oppervlakken die niet alleen een fraaiere uitstraling geven, maar ook gemakkelijker schoon te houden zijn. Blikvangers zoals wielnaven en motordeksels worden tot hoogglans gepolijst. De Lockheed-remmen van de Commando waren in hun tijd niet slecht en voldoen in het huidige verkeer nog steeds, op voorwaarde dat je de verkeersregels een beetje naleeft. Wil je zo 'n Perfect Commando echter berijden in functie van zijn reputatie van *best roadholder in the World*, dan volstaan de oude remmen evenwel niet. Holland Norton Works monteert dan ook een enkele semi-zwevende 300 mm Brembo schijf in het voorwiel en laat daar een verchroomde vierzuiger Brembo-remklauw in bijten. Voor de modellen van na 1975 kan eventueel ook de achterremschijf door een Brembo-exemplaar worden vervangen, al is dat een ingreep waarvoor extra centen op de toonbank moeten komen. De pre-75 Commando 's waren allemaal uitgerust met een trommelrem die in de Perfect Commando gewoon zijn werk blijft doen.

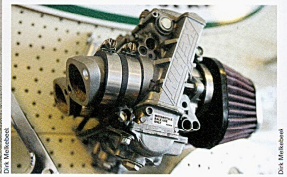
Daar brandt de lamp!

Het zal u niet verbazen dat Holland Norton Works ook het elektrisch systeem van de motor moderniseert. Zo wordt er een moderne enkele bobijn in combinatie met een elektronische ontsteking gebruikt. Daarnaast wordt er voor het laadsysteem een Sparx-systeem geplaatst met een hoge laadcapaciteit, iets wat met name voor de Mark III *Electric Start* een niet te onderschatten voordeel is. Bij Norton zijn ze er immers altijd van overtuigd geweest dat elektrische startmotoren voor mietjes zijn, al zorgde het gebrek aan zo'n startmotor er wel voor dat de Nortons een serieuze verkoopshandicap hadden ten overstaan van de Japanse motoren. Toen ze bij Norton uiteindelijk toch overstag gingen werd in zeven haasten een elektrische startmotor van een tweetakt buitenboordmotor geplukt, een exemplaar dat jammer genoeg een veel te lage capaciteit had en daardoor doorgaans alleen functioneerde als het blok warm stond. Daarom ook beschikt de MKIII uitvoering van de Perfect Commando over een moderne elektrische startmotor van Amerikaanse makelij – kleiner dan de origi-

Dirk Molenbeek

Dirk Melkebeek

Dirk Melkebeek



Dirk Melkebeek

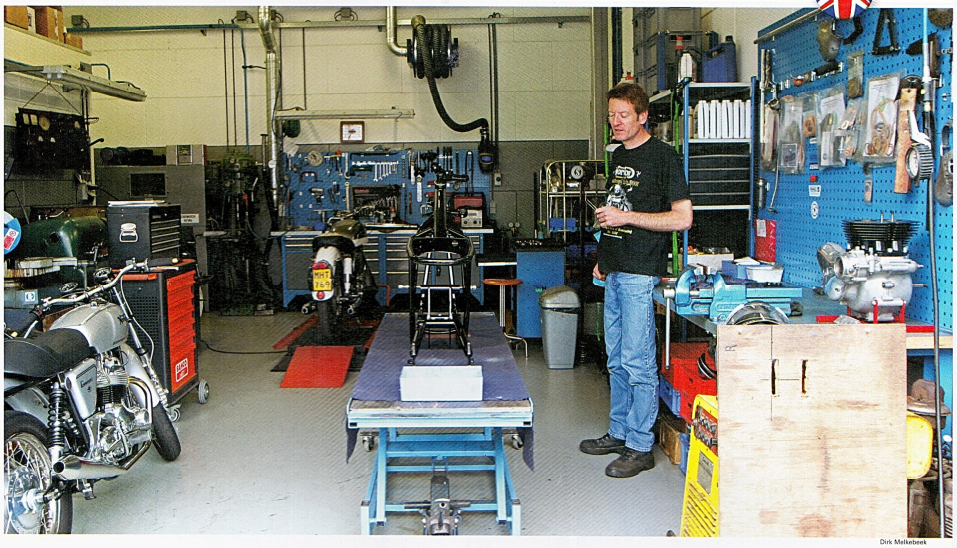
De combinatie van de fraaie stuureigenschappen en het uiterst bruikbare en koppelrijke blok maken van de Perfect Commando

een motorfiets om duimen en vingers bij af te likken.

nele maar met voldoende capaciteit – in combinatie met een zwaardere accu. Door al deze ingrepen kan je ineens ook aan de wettelijke vereisten voldoen en je licht continu laten branden zonder dat je accu leegloopt. Dat is dus allemaal al heel wat, maar eigenlijk moet het feest nog beginnen. Want de Commando mag dan al beschikken over een bijzonder fijn motorblok, helemaal zorgenvrij was dat toch niet. De ingrepen aan de krachtbron komen er op neer dat alle draaiende onderdelen in het blok worden vervangen. Om te beginnen worden de kwetsbare drijfstangen uit lichtmetaal – die bij een ietwat hoge kilometerstand door metaalmoeheid konden breken – vervangen door Carillo drijfstangen uit gesmeed staal. Een ingreep die Constant uit eigen ervaring hoogst belangrijk vindt, want zowel bij hem als bij één van zijn vrienden kwamen de drijfstangen van hun Commando's na een bepaalde kilometerstand door het carter piepen. Krukas, drijfstangen en de ook al nieuwe zuigers worden vervolgens goed uitgebalanceerd om de trillingen eigen aan een staande tweecilinder zoveel mogelijk te beperken. Verder wordt ook de nokkenas vervangen door een exemplaar van het merk Megacycle, waarbij je de nokkenas kunt kiezen in functie van de gewenste motorkarakteristiek. De kleppen worden vervangen door Black Diamond kleppen, de klepschotels zijn van titanium zodat op loodvrij rijden geen probleem is. De standaard Amal carburateurs worden behouden, de gasschuiven worden wel vervangen. Die zijn origineel namelijk uitgevoerd in hetzelfde materiaal als de carburateurs waardoor de schuiven sneller slijten. En om het helemaal compleet te maken wordt de standaard vierversnellingsbak door de montage van een Quaife tandwielcluster opgewaardeerd naar een vijfbak. Ook de primaire aandrijving wordt onder handen genomen. Bij alle modellen voor de MKIII Electric Start wordt de triplexketting vervangen door een onderhoudsvrije aandrijfriem die ook fungeert als transmissiedemper. Bij de modellen met elektrische startmotor wordt deze ingreep niet doorgevoerd omdat dat niet goed bleek te werken. Als achterwielketting wordt ten slotte gekozen voor een onderhoudsvrije X-ring ketting die langer meegaat dan een O-ring ketting en minder wrijvingsverlies veroorzaakt.

Voor het oog

Aan een perfecte krachtbron heb je niks als je rijwielgedeelte niet in orde is. Nu stond Norton altijd al bekend omwille van z'n uitstekende rijwielgedeeltes, maar dat is ondertussen toch ook alweer 35 jaar geleden. Ook het rijwielgedeelte wordt dus onder handen genomen. De voorvork wordt gereviseerd en voorzien van progressieve veren. Om esthetische redenen worden de vorkpoten opnieuw geslepen en van een vers laagje chroom voorzien. De originele achtervering wordt verzorgd door Ikon achterveren, een anagram van het vroegere Koni. Toen die stopten met de productie van de vooral in de jaren zeventig fel gesmaakte vervangingsschokbrekers (vooral voor Japanse motoren waarvan de achtervering in die tijd vaak niet veel voorstelde), nam een Australisch bedrijf het patent over en zette de productie verder. De veren van de Ikon achterschokbrekers zijn zowel qua veervoorspanning als qua demping instelbaar waarbij deze laatste hydraulisch in vier standen kan worden gezet. Bij de modellen van voor 1975 wordt ook de achterbrug vervangen aangezien die nogal eens last konden hebben van speling, en bij elke Perfect Commando wordt een motorsteun op de cilinderkop bevestigd die de zijdelingse beweging van het blok – met alle problemen vandien voor de kettinggeleiding – tot nul herleidt. Tot slot worden er roestvrijstalen velgen en spaken gemonteerd (alleen de wielnaven worden behouden) met daar omheen Bridgestone Battlax dual compound BT 45 banden. Om deze banden te kunnen monteren 'kromp' het achterwiel van 19 naar 18 inch. De achterliggende reden is dat je niet zoveel keuze hebt in 19 inch achterbanden. En passant worden ook alle wiel- en balhoofdlagers vervangen door onderhoudsvrije exemplaren.



Dirk Melkebeek

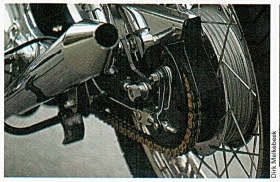
Toerenklimmer

Veel ingrijpender kun je 't niet hebben natuurlijk, maar levert dat ook een beduidend betere motorfiets op? Er is maar één manier om daar achter te komen en dat is een uitgebreide proefrit. Contact aan – vlotteren is iets wat je bij deze fiets nog steeds moet doen – en na een paar welgemikte trappen op de kick slaat de motor aan met die typische vette Britse twin sound. Net als op alle pré MKIII modellen zit het schakelpedaal rechts, ligt de eerste versnelling naar boven en tik je de rest van de schakelgangen naar beneden aan. Dat is even wennen, maar tegen de tijd dat we het industrieterrein uit zijn gaat het al beter. De vijfversnellingsbak is inderdaad een hele verbetering, de versnellingen liggen mooier gespreid. Net als bij een 'normale' Commando hoef je niet ver in toeren door te trekken om goed vooruit te gaan en maakt het weinig uit in welke versnelling je zit. Wat wel opvalt is dat de motor veel beter aan het gas hangt dan bij een originele, het geheel wekt gewoon veel meer vertrouwen doordat ie mooier en soepeler draait, en heel graag in de toeren klimt. Het is dan ook zonder vrees voor brokken dat we na een kwartiertje de snelweg op gaan om eens even goed op het gas te gaan, een actie waar de dichtbevolkte en met verkeersdrempels bestrooide streek zich anders niet meteen toe leent. Verbazend is hoe sterk het slechts zestig pk sterke blok doortrekt en hoe snel je aan 150-160 kilometer per uur zit. Dat ligt ook aan de Megacycle nokkenas die iets meer vermogen in het middengebied aflevert. Een snelle nokkenas is ook een optie. De top ligt op zo'n 180 kilometer per uur, al maakt dat bij dit soort motoren niet zoveel uit. Afgezien van het toegenomen koppel in het middengebeid is de Perfect Commando niet echt veel krachtiger dan een gewone. Wel een heel verschil maken de optionele flatslide Keihin carburatoren met open kelken, die naar schatting tot tien procent meer vermogen kunnen opleveren. Maar ook zonder die Japanse gasfabrieken is het rijden met de Commando een plezier voor al je zintuigen. Wat daarbij opvalt is dat de Perfect Commando iets minder trilt dan de gewone, gevolg van het opnieuw uitbalanceren van de krukas. De Isolastic-ophanging (een door Norton gepatenteerde ophanging in rubbers) is nog steeds van de partij en dat helpt ook, natuurlijk. Onder de drieduizend toeren zijn de laagfrequente trillingen voelbaar, daarboven heb je er geen last meer van.

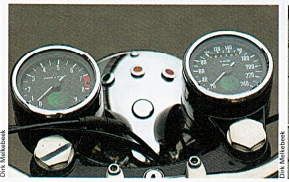
Ook de remmen zijn een hele verbetering, de enkele Brembo schijf vooraan is tegenover de originele remmen erg krachtig en vooral veel beter te doseren. Hedendaags niveau gewoon, net als de weglligging. Hoewel de Commando lange tijd bekend stond als 'the best roadholder in the world', is een originele Commando weliswaar een fijne fiets, maar staan de stuurcapaciteiten niet meer op hedendaags niveau. Op dat vlak presteert de Perfect Commando stukken beter dan zijn donor. De ingrepen aan vering, cilinderkopsteun en achterbrug maken van de Perfect Commando een machine die neutraal, messcherp en licht stuurt, een echte gooi- en smijtfiets. Door het gebruik van een achtienduims achterwiel stuurt ie ook ietsje vlotter in dan een gewone Commando. Het enige wat ons een beetje tegenviel was de voorovergebogen zithouding die voornamelijk bepaald werd door het lage en brede stuur, maar dat ligt aan het feit dat eigenaar Constant Trossèl een stuk groter is dan ik. Als klant kan je natuurlijk je eigen stuur kiezen. De combinatie van de fraaie stuureigenschappen en het uiterst bruikbare en koppelrijke blok maken van de Perfect Commando een motorfiets om duimen en vingers bij af te likken. Als ik na terugkomst vraag wat klanten er eigenlijk van vinden na een proefrit krijg ik een verrassend antwoord: "Nou, niemand heeft al gevraagd om een proefrit. Wie dit bestelt weet wat een Norton Commando is en gaat er van uit dat deze nog veel, veel beter is." En dat is ook zo.

Rest natuurlijk de vraag die in het programma 'De Juiste Prijs' één van de moeilijkere zou zijn: wat moet dat kosten? Om exact te zijn: 23.995 euro voor de pre-MKIII modellen en 24.995 euro voor een MKIII met elektrische startmotor (Heb ik er nu één gewonnen? Nee!). Om juist te zijn, dat zijn dus de prijzen voor wie zo'n Perfect Commando bestelt zonder een donormotor aan te leveren. Als je zelf een donormotor aanlevert gaat van die bedra-

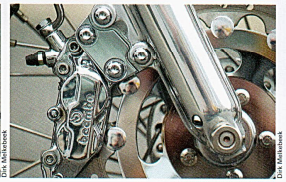
Dirk Melkebeek



Dirk Melkebeek



Dirk Melkebeek



Dirk Melkebeek

Dit is een Commando die, als Norton 'm indertijd zo had gebouwd,

de concurrentie met de Japanners best had aangekund.

gen nog zo 'n vier- tot vijfduizend euro af. Het is dan ook goed uitkijken als je zelf een donormotor wil aanleveren, want onder de vierduizend euro zal je er niet zo gauw één vinden, terwijl een fraai exemplaar toch al gauw richting zeven- tot achtduizend euro gaat. Natuurlijk is het in principe ook zo dat de motor gebouwd wordt naar de hoogstpersoonlijke wensen van de klant. Kom je met een piekfijn exemplaar met originele lak aan, dan is het een beetje zonde om de lak af te bijten en de zaak te herspuiten. Om echter van een Perfect Commando te spreken is er wél een basispakket waar Constant Trossèl niet van afwijkt. Elke Perfect Commando, er zijn er nu vijf gebouwd, krijgt dan ook een frameplaatje met een Perfect Commando-nummer mee. Subjectief bekeken blijft het natuurlijk wel op een hoop geld. Bekijk je de zaken objectief, dan kan je er niet om heen dat er tussen de driehonderd en vierhonderd uren handenarbeid aan te pas komen om van een bestaande Norton Commando een Perfect Commando te maken. En van de donorfiets blijven na de transformatie enkel het frame, de voorvork, de tank, de cilinders en cilinderkoppen, de carters, de krukas en de motordeksels in functie. Al de rest is nieuw en wat van de donormotor overgenomen wordt, is geperfectioneerd. Belangrijk bij de bespreking van het kostenplaatje is dat zo 'n Perfect Commando probleemloos inzetbaar is voor dagelijks gebruik. Niet alleen is ie mechanisch betrouwbaar, hij rijdt, stuurt en remt als een moderne motorfiets en hij is dankzij het straal- en polijstwerk net zo makkelijk proper te houden, wat bij een originele klassieker al eens durft tegenvallen.

Een serieproductie zit er ondanks dat alles niet direct in en dat hoeft voor de initiatiefnemers ook niet. "De Perfect Commando is ons visitekaartje," zegt Constant Trossèl. "Het is het meest perfecte eindproduct op basis van een Norton Commando dat we kunnen leveren, maar we doen ook andere dingen zoals onderhoud en restauratie." Holland Norton Works levert per jaar zo 'n twee Perfect Commando 's af, maar dat tempo zou binnenkort wel eens kunnen opgeschroefd worden. Er is ondertussen immers meer en meer interesse vanuit het buitenland, er werden al bestellingen opgetekend komende uit Frankrijk (2), België (1) en Tsjechië (1).

Dit is een Commando die, als Norton 'm indertijd zo had gebouwd, de concurrentie met de Japanners best had aangekund. Snel, koppelrijk, heerlijk sturend, voorzien van degelijke remmen, mechanisch zorgenvrij en overgoten met dat schitterende karakter van een oude Engelse staande twin. Constant en Jos willen dan ook motoren bouwen die gemaakt zijn om ermee te rijden. Om er veel mee te rijden en om er probleemloos mee te rijden, meer dan 100.000 kilometer als dat moet. En dat ze zeker zijn van hun zaak blijkt uit de twee jaar garantie die ze op elke Perfect Commando geven.

Tekst & foto's: Dirk Melkebeek

Meer informatie:
Holland Norton Works
Industrieterrein Gravendam, Walserij 19 D
2211 SJ Noordwijkerhout, Nederland (NL)
Telefoon: 0031 (0)252 376 641
Email: info@hollandnortonworks.eu
www.hollandnortonworks.eu