

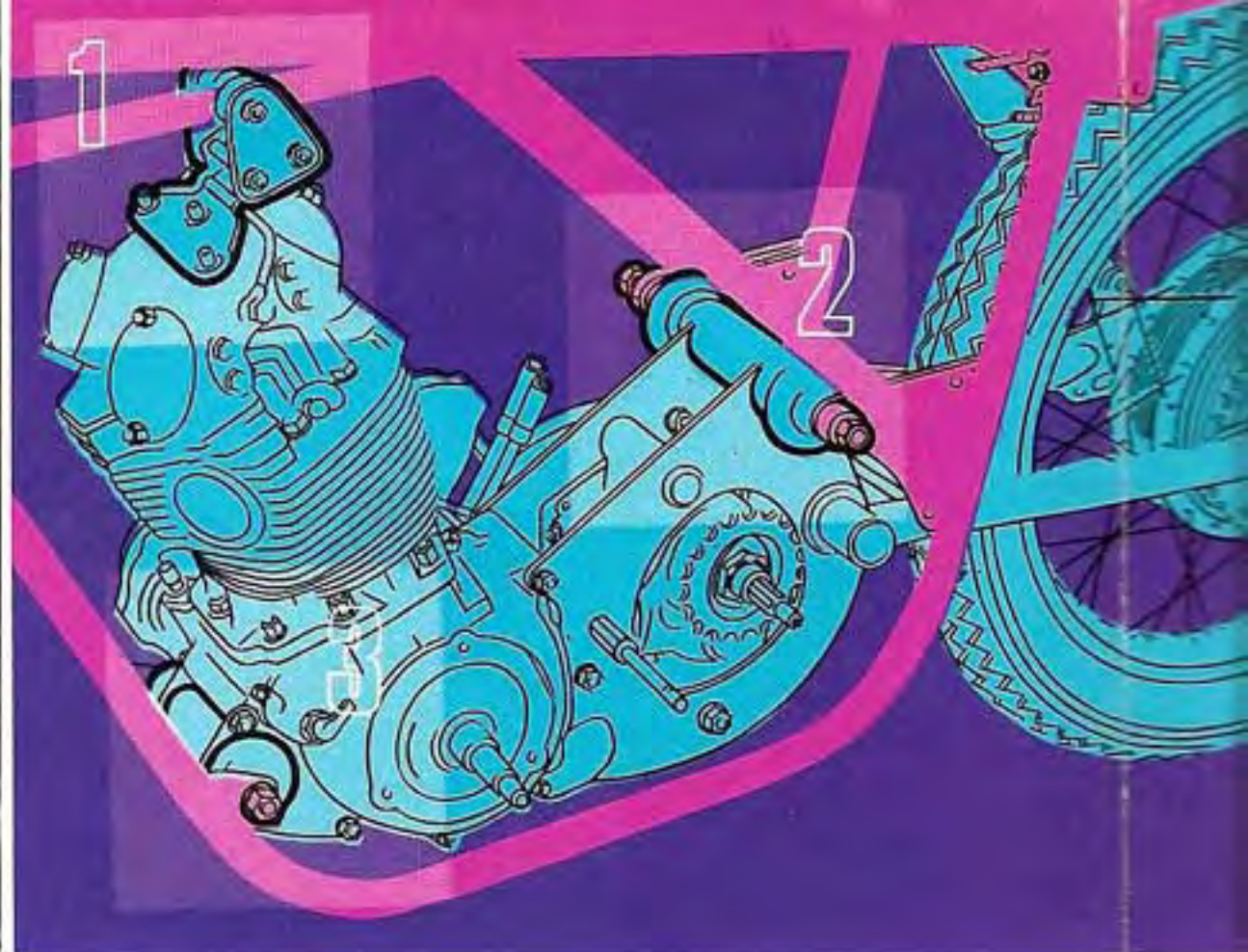
The wild bunch



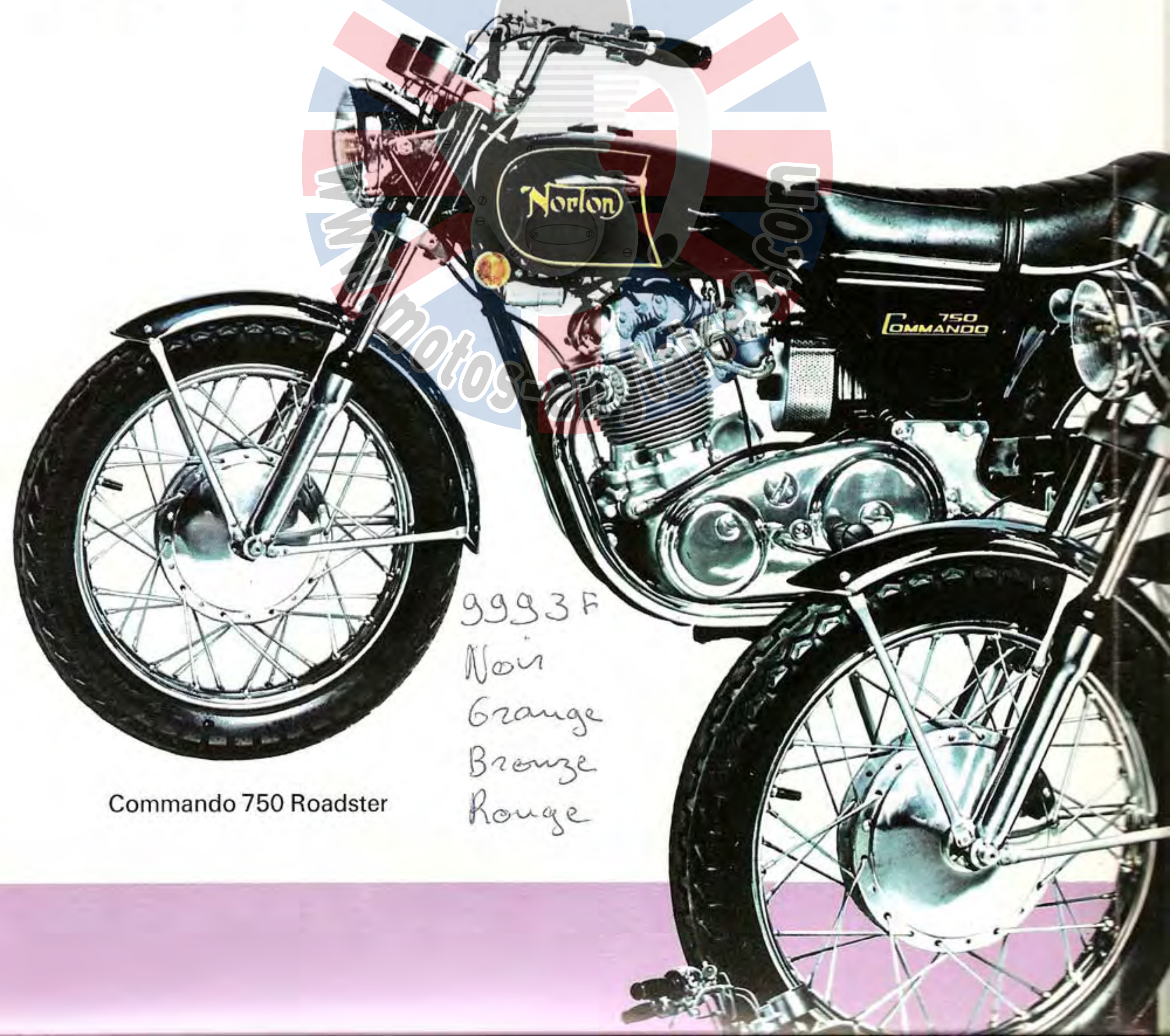
Isolastic

Réponse révolutionnaire de Norton au défi que posent les vibrations.

L'une des revues pour motorcyclistes la plus renommée au monde, "CYCLE", publiée aux Etats-Unis, considère le principe de construction Isolastic de la Commando de Norton "d'une grande ingéniosité et d'avant-garde". Pourquoi? Parce que, avec son principe de construction Isolastic, Norton sépare le motocycliste de ce qu'il hait le plus, les vibrations. En plaçant l'ensemble du moteur, de la boîte d'engrenages et de la roue arrière sur le même plan avec coussinets polymères de protection, Norton vous procure pour la première fois sur une machine de grand rendement à gros cylindres jumeaux, une randonnée aussi douce que du velours.

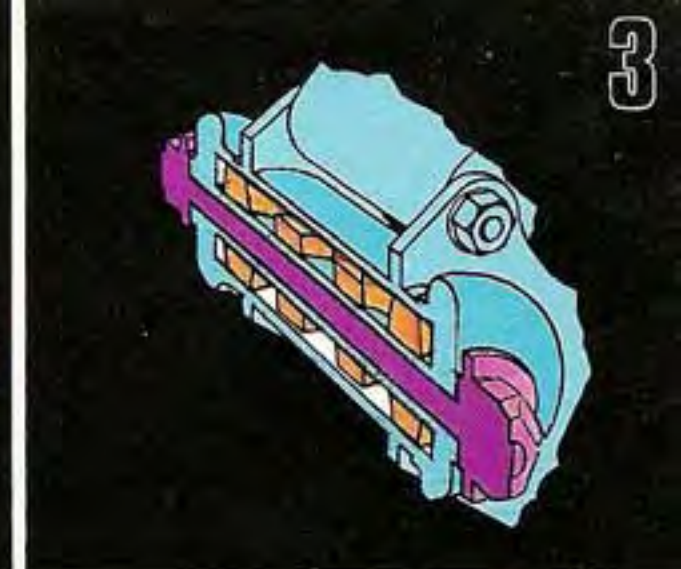
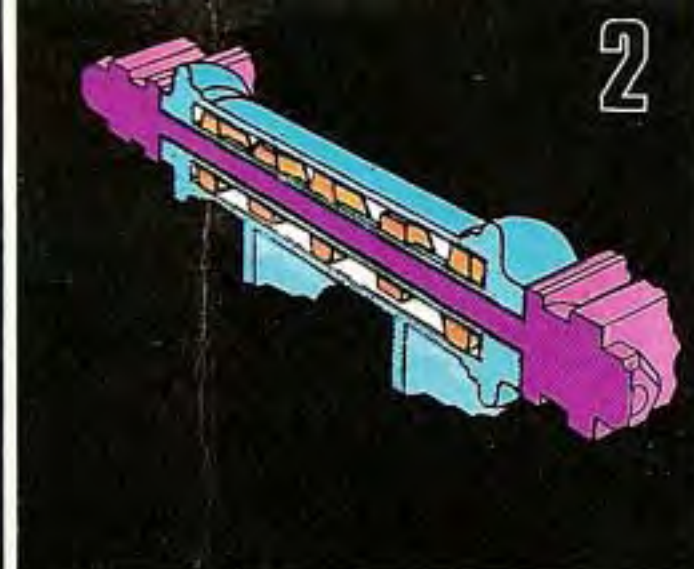


Modèle de Commando



Commando 750 Roadster

9993 F
Noir
Grange
Bronze
Rouge



Le principe de construction Isolastic incorporé dans la Commando relie le moteur et la boîte d'engrenages directement à la roue arrière (partie colorée en bleu dans l'illustration) sur lequel le cadre (coloré en rouge) est monté, au moyen de trois unités spéciales d'absorption remplies de substances polymériques placées à des points stratégiques (illustrés en 1, 2 et 3). Ces unités sont construites de manière à conserver la rigidité là où c'est nécessaire tout en assurant une fluidité dans le maniement.

Ce principe unique offre deux grands avantages. En premier, il isole le châssis et le motocycliste de la vibration du moteur tout en utilisant un moteur à cylindres jumeaux verticaux de grand rendement avec les caractéristiques suivantes : simplicité de construction, sûreté éprouvée, économie d'entretien et poids léger, en somme la fameuse formule Commando. Deuxièmement, parce que le moteur est séparé du châssis, le couple-moteur transmis par la chaîne ne peut fausser l'alignement de la roue arrière.

Commando 750 de Norton





Commando 750 Fastback

Avec réservoir 18 9993 F

La Commando de Norton que les journaux pour motocyclettes déclarent "l'une des plus fameuses motocyclettes qui soient" se présente sous la forme de cinq modèles de base pour répondre aux différents besoins des motocyclistes. Les modèles bien établis Roadster et Fastback ont ouvert leur rang pour accueillir une nouvelle version de la Fastback qui est munie d'un plus grand réservoir à essence en acier, la L.R. (pas illustrée), et les nouveaux modèles SS et Hi.rider. Toutes sont construites selon le principe Isolastic d'avant-garde, possèdent un cadre léger mais extrêmement robuste, une conduite entièrement éprouvée avec les fameuses fourches "Roadholder", des amortisseurs arrière ajustables, un moteur à cylindres jumeaux d'une capacité de 60 B.H.P. à 6,800 tours-minute maximum créé pour la course et qui a déjà fait ses preuves. Un embrayage avec ressort à diaphragme extrêmement sensible mais sûr, un frein avant à sabots jumelés à clapet et une boîte d'engrenages à quatre vitesses avec rapports moyen-près. Elle se présente avec un grand choix de couleurs, de l'ordinaire au métallique pailleté, avec accessoires entièrement chromés d'un beau fini. Sur l'une de ces cinq magnifiques machines, on peut faire de superbes randonnées à cause de la construction Isolastic sans vibration et du moteur simple et facile à entretenir, et surtout de ce pouvoir énorme lorsqu'il est le plus en demande à la portée moyenne de régimes, — un ensemble de qualités que des machines beaucoup plus complexes ne peuvent pas égaler. Avec la douceur mystérieuse de leur marche, leur rendement bouleversant — plus de 100 m/hre (160 km/hre) au quart en 12.6 secondes — près de 125 m/hre (200 km/hre) à grande vitesse, ce n'est pas surprenant que ces machines possèdent cette qualité unique qui rend les autres machines de loin leur inférieures. Faites-en l'essai et voyez pour vous-même.

12 nouvelles raisons de croire en la Commando

1. Nouveau système d'allumage à bobine double de 12 volts avec résistance d'équilibrage. Etincelle constante et puissante indépendamment de la condition de la batterie. Condensateur électrolytique installé de manière à améliorer le démarrage avec batterie à plat.
2. Nouveau réservoir à huile d'une contenance de 6 pintes (3 litres) installé dans un support de caoutchouc pour tenir l'huile au frais.
3. Nouvelle traction à l'amortisseur de chocs en coussin au moyeu arrière, qui protège des cahots la transmission et le moteur, réduisant au minimum l'ajustage et l'usure de la chaîne. Nouvelle installation d'un seul écrou qui permet un remplacement rapide de la roue.



Commando 750 Interpol

En très peu de temps la qualité unique de la Commando a été reconnue par le corps de la Police partout dans le monde. Ils attendaient une telle machine depuis longtemps, une machine qui pouvait se charger d'appareils de radio délicats sans les endommager et procurer en même temps un certain confort pour les longues randonnées. Une machine de qui ils pouvaient attendre stabilité, entretien facile, excellente facilité de charge et un niveau élevé de sécurité. D'une manoeuvre facile dans toutes les conditions d'emploi, sur la grande route ou à travers la campagne, la Commando Interpol contribue grandement à la qualité de la flotte des véhicules de l'Etat. Faite sur commande avec accessoires spéciaux de votre choix.



Commando 750 F.I.M. Production classe de course

La Commando est l'une de ces rares motocyclettes qui ont presque toutes les qualités d'une bête de course mais se présentent sous une forme ordinaire. Quand on considère la liste suivante de ses attributs normaux, l'on s'aperçoit qu'elle est une machine formidable, une machine qui a déjà connu beaucoup de succès sur les pistes de course des deux côtés de l'Atlantique.

Moteur à haute compression sélectivement ajusté avec arbre à cames à haut plafond, choix de tuyaux d'échappement, silencieux (70 b.h.p.) ou en mégaphone (72 b.h.p.), frein à disque à l'avant et, à l'arrière, frein spécial à tambour, guidons avec attaches, repose-pieds de course à l'arrière, jantes de roues en alu spécial, choix de réservoirs à essence pour la course d'une contenance de 3½ ou 5 gallons, (13½ ou 18 litres) siège de course, carénage de course. L'allumage à transistor et la boîte d'engrenages à cinq vitesses sont facultatives.

4. Nouvelle ouverture d'angle de la fourche avant donnant une amélioration totale à la conduite, surtout aux grandes vitesses. Cousinets de tête spéciaux étanches ne demandant aucun ajustement. Nouvelle serrure de blocage de la direction pour la machine à l'arrêt.

5. Pneu avant 4.10 x 19 destiné à procurer plus grand confort et sécurité.

6. Nouveaux supports central et d'étau sans attache pour mettre la machine d'aplomb plus facilement lors du stationnement. Les supports sont relevés de telle sorte qu'ils laissent le maximum d'espace libre lors de virages rapides.

7. Nouveau système électrique comprenant alternateur, basculeur pour le phare central, signaux d'alarme pour l'allumage et le phare principal, différents commutateurs pour les feux de freins avant et arrière, commutateur-clef à quatre positions pour l'allumage, et point externe pour prise de force ou recharge de la batterie. Nouvelle conception du berceau de la batterie avec courroie de sécurité à emploi rapide.



8. Disposition améliorée des leviers de commande et du guidon avec poignées bien rembourrées.

9. Nouveaux cadrans d'appareil faciles à lire d'un aspect attrayant.

10. Pot d'échappement à la présentation remaniée pour se conformer aux règlements officiels contre le bruit sans perdre le vrombissement distinctif de la Commando. Les vraies augmentations de puissance sont obtenues à une portée moyenne de révolutions où elles sont le plus utiles.



11. Siège de luxe au rembourrage épais d'un style différent.

12. Nouveau boîtier de protection de la chaîne, plus robuste et d'une forme moderne et fonctionnelle.

Modèle de Commando

La "Wild Bunch" – La bande sauvage – il y a toujours eu quelques bandes que l'on qualifiait de sauvages. Mais sauvages ceux qui les composaient l'étaient rarement, – aventureux plutôt, intrépides, imaginatifs, ou simplement quelque peu anarchistes. Immanquablement, par jalousie ou frustration, on leur octroyait cette fausse épithète. Souvent, ils étaient les premiers à émettre de nouvelles idées, parfois les derniers à maintenir des idéaux trop exigeant pour des hommes de moindre calibre. La plupart était des gens bien, d'autres moins. Néanmoins ils possédaient tous une qualité qui les distinguait des autres, et de loin.

Les Commandos de Norton ont toujours possédé cette qualité unique. Vitesses de 125 m/hre (200 km/hre), accélération d'arrachée sont des qualités peu courantes. Racontez à n'importe qui l'histoire des créations Commandos pour la course, la marche douce de sa turbine, sa capacité incroyable d'accrocher à la route, sa puissance presque brutale et son allure arrogante, il vous regardera certainement d'un air étonné. Ce n'est pas surprenant car les Commandos de Norton ne sont pas pour n'importe qui mais bien pour celui qui sait apprécier le flot dynamique d'un réel pouvoir et qui peut manoeuvrer l'une des plus rapides motocyclettes au monde. Bref, un homme qui exige de faire une expérience des plus spéciales – l'expérience Norton.

Commando 750 SS



Commando 750 de Norton



Caractéristiques

Construction

Principe "isolastic" anti-vibration plus ample-ment illustré et décrit dans ce dépliant.

Châssis

Le châssis unique Commando combine légèreté et solidité. Sa rigidité exceptionnelle oppose une résistance accrue aux efforts de torsion. Fait de tube d'acier de première qualité d'un diamètre plus grand à la tête de direction, il se sépare en deux tubes descendants pour retenir le berceau du moteur. A la tête de direction sont montés des coussinets étanches non réglables et déjà huilés. Sont aussi fixés un aboutement d'une sécurité extrême pour l'arrêt de braquage et de solides taquets fermés.

Suspension

Pour mieux tenir la route, fameuses fourches à l'avant avec amortissement progressif à l'huile dans les deux sens, et longs ressorts simples logés dans des élançons d'acier de première qualité d'un profilé nouveau plus mince. Coulis-seaux en aluminium léger pour réduire le poids non supporté afin d'obtenir une meilleure stabilité à grande vitesse. Les couvercles supérieurs de la fourche à la ligne mince intègrent des supports rigides pour le phare avant. Les étriers et la tige, d'une grande exactitude d'angle, permettent une conduite d'une finesse de calcul extrême. Amortisseurs arrière Girling avec ressorts chromés à découvert contrôlent le robuste bras de balancement pivotant sur des coussinets huilés.

Moteur

Culasse de cylindre et boîte de culbuteur en aluminium d'une seule pièce, avec orifices d'échappement évasés pour obtenir un maximum de puissance. Soupapes commandées par des culbuteurs grâce à des basculeurs en acier forgé. Tiges-poussoirs d'aluminium en forme de baril pour un fonctionnement précis. Taquets à grand diamètre avec surfaces trempées pour durer plus longtemps. Arbre à cames de sport avec transmission par chaîne. Manivelle en acier forgé avec volant central. Bielles en aluminium forgé avec roulements à insertion (en paliers).

Modèle Cylindres jumeaux verticaux, à soupapes commandées par des culbuteurs, refroidis à l'air

Capacité 45 pouces cubiques (745 cc)
Alésage 2.88 pouces (73 mm)
Course 3.5 pouces (89 mm)
Rapport de compression 9-1

Tours-minute max. 7.000

de croisière

Puissance en B.H.P. 60 à 6.800 t/min.

Entraînement à grande efficacité du tachymètre, directement de l'arbre à cames.

Carburateurs

Jumeaux Amal de 30 mm concentriques avec épurateur d'air très efficace. Élément de remplacement de type automobile.

Systèmes d'échappement

Roadster, Fastback et Hi.Rider : tuyaux jumeaux descendant en courbe et qui remontent à l'arrière. SS : tuyaux jumeaux à niveau élevé dont l'arrière demeure presque à l'horizontal.

Pour tous modèles : silencieux à plein débit ; silencieux à bruit réduit facultatif.

Embrayage

Embrayage à disques multiples de type pour automobile, avec ressort à diaphragme à grand diamètre, mis au point pour transmettre jusqu'à 100 B.H.P. La construction spéciale du ressort permet de faire fonctionner l'embrayage avec beaucoup de facilité.

Transmission

Boîte d'engrenages de quatre vitesses à larges dents, avec rapports moyen-près. Engrenages d'acier au nickel chromé d'une dureté excep-

tionnelle, entraînement primaire robuste à trois rangées avec carters profilés en aluminium. Rapports d'engrenage :

4e	4.84:1
3e	5.9 :1
2e	8.25:1
1e	12.4 :1

Amortisseur de choc à volets d'un fonctionne-ment sûr au moyeu arrière.

Système électrique

Alternateur à grande puissance avec régulateur à diode Zener et redresseur en pont de silicium qui alimentent un système électrique de 12 volts. Bobine d'allumage par interrupteurs jumeaux et bobines de 6 volts avec résistance d'équilibrage. Condensateurs réunis et montés sous un étui propre en caoutchouc. Système d'allumage auxiliaire à décharge de condensateur en cas de panne de la batterie. Gros phare avant de sept pouces, (plus petit diamètre pour les modèles SS et Hi.Rider) avec ampoule de 45/40 watts. Avertisseur bruyant de type alpin pour la grande route. Signal d'alarme pour la charge avec assimilateur fermé et pour le phare de grande route signal d'avertissement lumineux à ressort. Commutateur principal à quatre positions pour l'allumage et les feux et interrupteur de sélection sur l'enveloppe du phare avant. Groupe ordonné de boutons sur les commandes du guidon pour le commutateur code, l'interrupteur de la machine et les signalisateurs facultatifs de direction. Prise externe sous tension pour besoins supplémen-taires ou recharge de la batterie.

Réservoir à essence

Bon réservoir de sport avec bouchon à remplis-sage rapide. Contenance :

Fastback LR	4.7 gallons (18 litres)
Fastback	3.9 gallons (15 litres)
Roadster	2.7 gallons (10 litres)
SS	2 gallons (9 litres)
Hi.Rider	2 gallons (9 litres)

Support en caoutchouc rapide à installer. Branchement d'approvisionnement de réserve.

Réservoir à huile

Entièrement en acier pour la conduction de la chaleur. Contenance de 6 pintes (3 litres).

Le réservoir est recouvert d'un étui simple en fibre de verre ajusté sur tous les modèles. Tuyau d'alimentation à balancier souple.

Siège

Siège double de luxe au rembourrage épais recouvert d'une housse noire plissée résistante.

Supports

Robuste support central facile à relever et fixé sur les plateaux arrières de la machine. Solide support d'étau plus long fléchi de manière à procurer le maximum d'appui sur les surfaces difficiles.

Roues, freins et pneus

Jantes chromées avec rayons d'acier plaqués, reliés à de grands moyeux en aluminium avec freins de style de course, les sabots jumelés à l'avant ventilés avec pneu 4-10 x 19 rendant la moto extrêmement sensible aux changements de direction. A l'arrière pneu 4-10 x 19 à profil bas perfectionné pour les grandes vitesses et la plus grande résistance possible à l'usure.

Pressions recommandées pour les pneus en usage normal : 26 livres au pouce carré à l'avant et à l'arrière (1.8 kg. par centimètre carré). Con-sultez votre dépositaire ou le tableau des pneus pour obtenir les bonnes pressions pour les charges lourdes ou les vitesses élevées soutenues.

Autre équipement

Tachymètre et indicateur de vitesse appareillés faciles à lire, cheville pour compagnon, trousse d'outils, réflecteurs latéraux, serrure de blocage, poignées rembourrées, plateaux de dérapage (fixés sur la SS seulement). Signalisateur orange de direction à clignotement avec ensemble de fonctionnement fermé et relais du phare avant disponible à la demande.

Couleurs

Carénage arrière (modèle Fastback seulement) réservoir à essence et panneaux latéraux. Toute une gamme de couleurs disponibles. Consultez votre dépositaire.

Dimensions

Empattement	56.75 pouces (144 centimètres)
Longueur	87.5 pouces (222 centimètres)
Largeur	26 pouces (66 centimètres)
Hauteur libre	6 pouces (15 centimètres)
Poids (à sec)	385-395 livres selon la marque et les accessoires (175-180 kilo-grammes)

Performance

Au quart de mile de la position d'arrêt :

Temps	12.69 secondes
Vitesse finale	103.68 m/hre (166.85 Km/hre)

Epreuve d'essai publié par Cycle Magazine Mars 1970.

Performance selon les conditions à l'essai :

Accélération	0-60 m/hre (100 Km/hre) en moins de 5 secondes
Vitesse maximum	125 m/hre (200 Km/hre)

A noter

La contenance des réservoirs est exprimée en mesures américaines de gallons et pintes et en mesures métriques.

La compagnie Norton Villiers Limitée se réserve le droit de modifier les spécifications sans préavis pour toutes les motocyclettes et les pièces de rechange. Les renseignements qui précèdent ne constituent donc pas un contrat de vente.

Toutes descriptions du fonctionnement et du rendement des machines sont générales et don-nées de bonne foi car des variations peuvent inter-venir selon les différentes marques. En particulier, le rendement peut être affecté par les conditions de service, les circonstances d'emploi et le moto-cycliste lui-même.

Norton Villiers Limited

Walworth

Andover, Hampshire, Angleterre



Le Spécialiste des Motos Rapides

C. GARREAU

DISTRIBUTEUR GÉNÉRAL

22, Rue Robert-Lindet, PARIS (15^e)

Tél. VAUgrrard 07-09 R.C. Seine 58 A 23914

Des brevets pour le châssis et le principe de construction Isolastic ont été demandés aux Etats-Unis, au Canada, en Angleterre et ailleurs. Le brevet de conception américain D212404, le brevet américain 3,508,765 et l'enregistrement du modèle britannique 932428 pour le châssis ont été accordés.