

# Norton®



**Restauration Norton Commando 750 Roadster N° de série: 134366**

*Par: Olivier La Rûs*

Date: 11.09.1970

Immatriculée: 576AFX75 en 2<sup>ème</sup> main le 08.11.1974

Rachetée le 26.08.1991 Immatriculation: 4721XF78

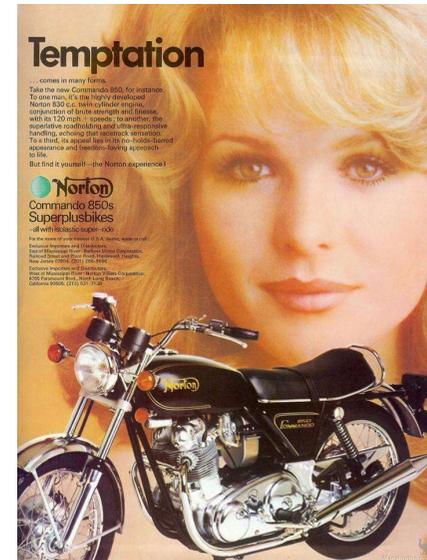


Achetée sur les conseils de mon ami Jean-Claude de l'époque comme étant la « super affaire » A 25000F (3817€). Vue dans un sous-sol mal éclairée, elle présentait bien, mais....

Sur le chemin du retour, l'embrayage a sauté, donc poussette jusqu'à la maison.

Après examen approfondi, il s'avère que le moteur tiens avec des tiges filetées, que la quasi-totalité de la boulonnerie est métrique a du être remplacée en origine inox et qu'il y a beaucoup de pièces qui ne correspondent pas au modèle d'origine a acheter. Ma décision de la démonter immédiatement était prise.

L'historique est la suivante, le premier propriétaire la conserve quatre ans, le deuxième a qui Je l'ai achetée, l'a conservée 17 ans en la « coursifiant » avec un ensemble polyester tête de fourche & selle « John Player » jaune livré avec, mais la machine avait été remise en configuration Roadster. D'après le numéro de série, c'était une Fastback à l'origine.

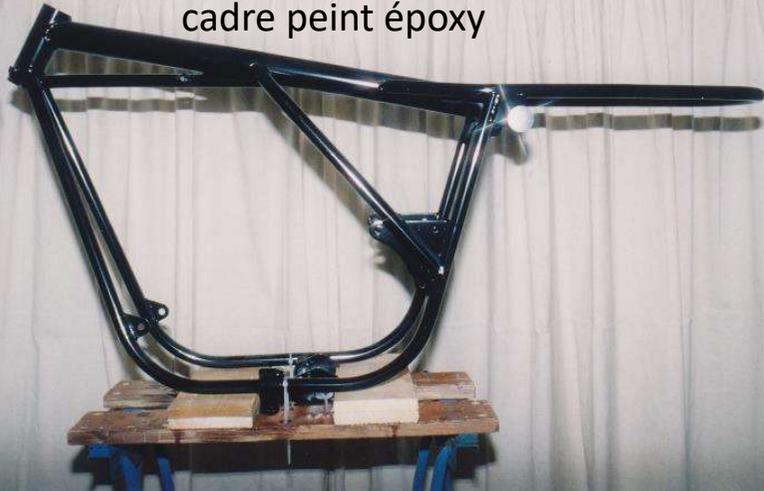




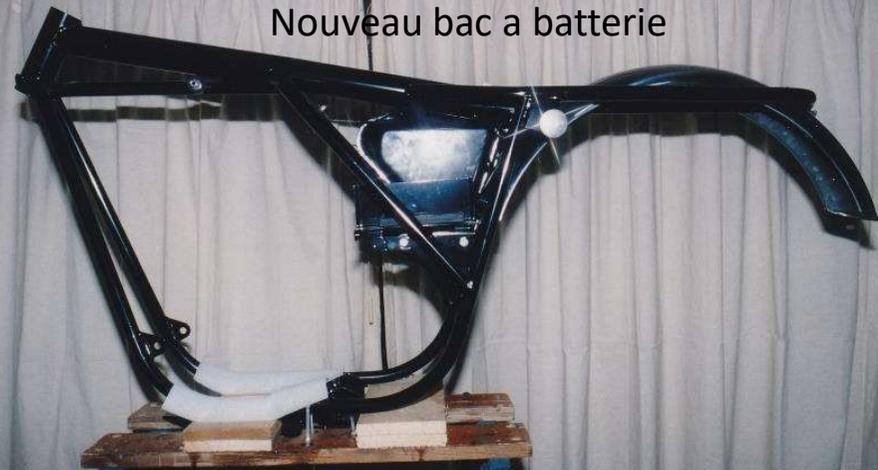
Démontage total après l'achat



Etapes du remontage,  
cadre peint epoxy



Nouveau bac a batterie





## Principales opérations:

De 1992 à 1999 achat de toutes les pièces relatives à la remise en configuration d'origine au niveau partie cycle. Restauration du moteur, de la boîte & des roues. Les pinions présentaient du « pitting » et ont dû être remplacés. La culasse, les roues ont été restaurés par Mick Hemmings à Northampton UK et ensuite la boîte en 1997 avec lequel j'ai eu des problèmes de qualité.

Les roues refaites par Mick étaient légèrement voilées nécessitant un dévoilage par Sotor Moto Service à Nanterre. L'ensemble alésage, coussinets de bielles, mise en place des roulements + nitruration de l'arbre à cames ses bagues ainsi que pour le pignon de distribution par YMA à 78 Saint Germain de la Grange en 2000..

La selle (modèle 750S) a été achetée chez R.K.Leighton à Birmingham UK en 2000.

Concernant la culasse, une soupape trop serrée dans son guide s'est bloquée après 100Km en ne dépassant pas 3500t/mn,

j'ai dû la re-démonter et la reporter à Mick (en cabine avion) en 2001.

Une multitude de pièces ont été achetées chez The Norvil Motorcycle Co à Burntwood UK.

En 2006 Je commande une nouvelle cloche d'embrayage avec ses disques à Norvil j'ai dû procéder à un échange, ce n'était pas le bon modèle.....

En 2009, j'installe un allumage électronique Boyer Bransden + un redresseur Power Box ainsi qu'un kit de Renfort de tambour de frein avant.

La boîte, malgré toutes mes tentatives de réglages du ressort de sélection fonctionnait très mal et a dû être re-révisée complètement en octobre 2014 par Machines & Moteurs à Eaubonne qui a mis en place un joint spy sur l'axe du kick (cela fuyait avant).

En janvier 2017 j'installe un kit démarreur-alternateur Alton + une batterie 18Ah.

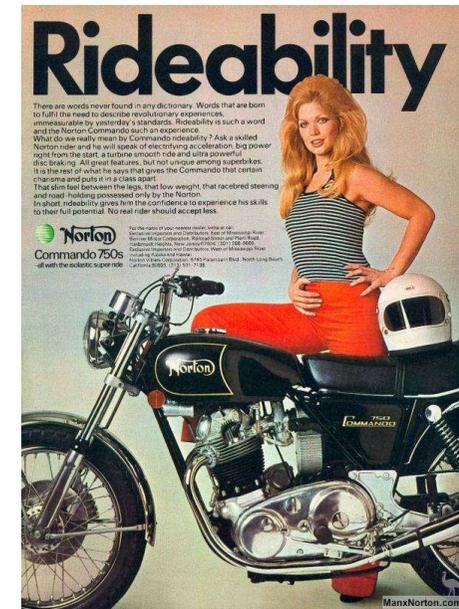
Coût total des opérations incluant le prix d'achat: env. 11500€

Mise en place d'un faisceau électrique neuf et allumage  
Électronique Boyer Bransden avec boîtier de gestion de  
Charge Boyer Magic Box.



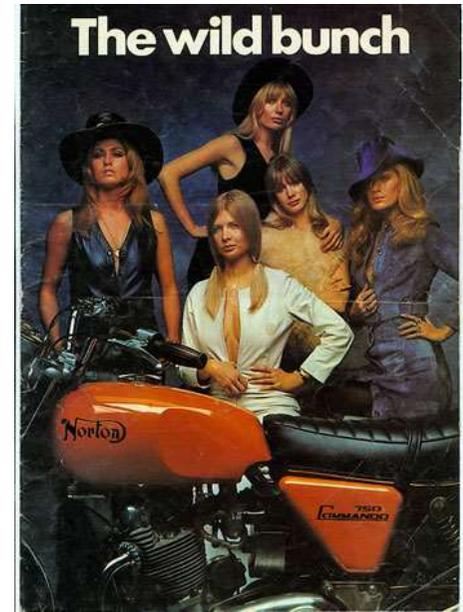
1998, premier rallye touristique en Bretagne avec l'équipe Sotor, arrière pays de Saint Brioux et Mont Saint Michel.

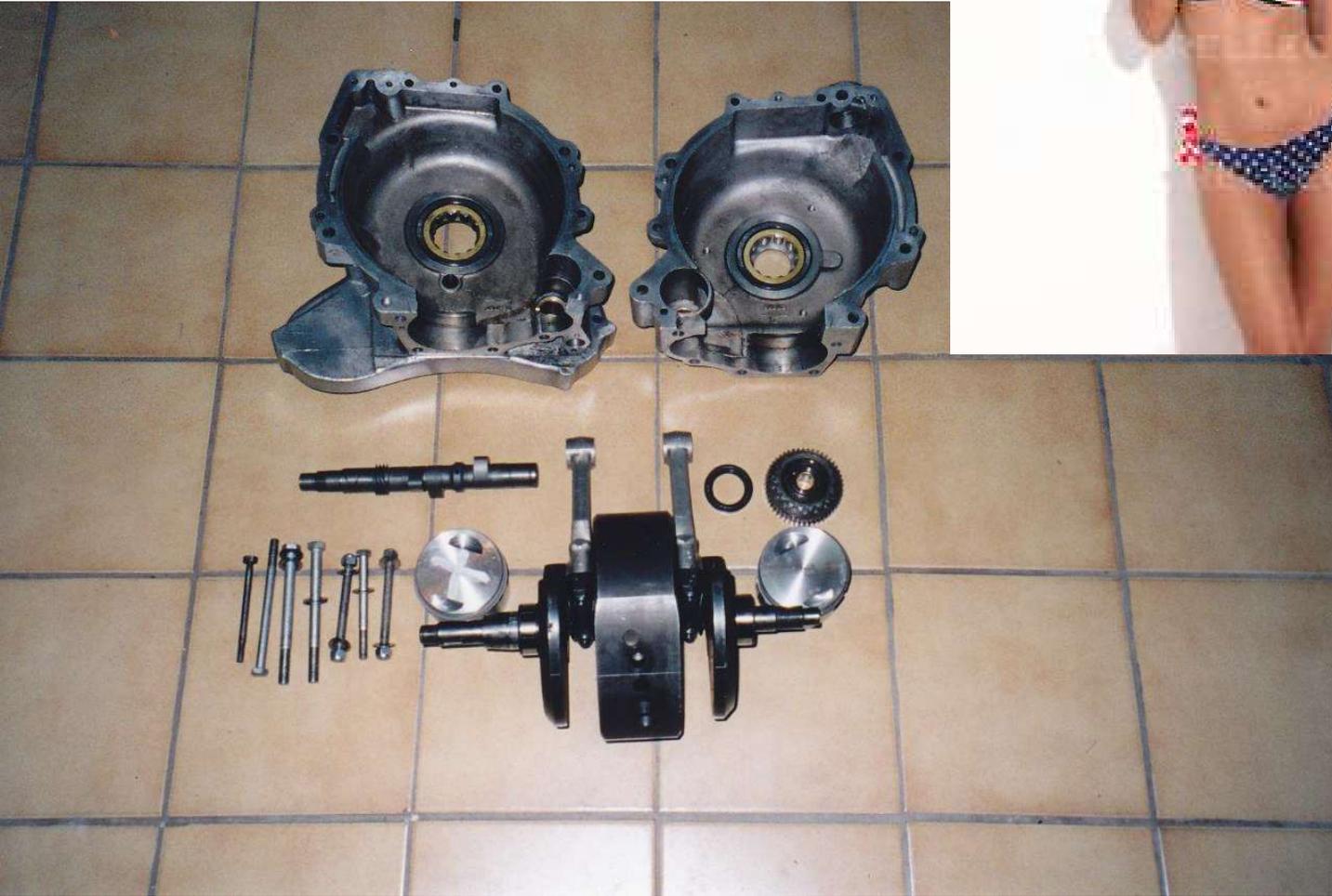
Le moteur aux dires de l'ancien propriétaire avait été refait dans les années 80 et peu roulé. Il s'est avéré bien fonctionner, mais usé à la corde: consommation d'huile: 1L/100 !

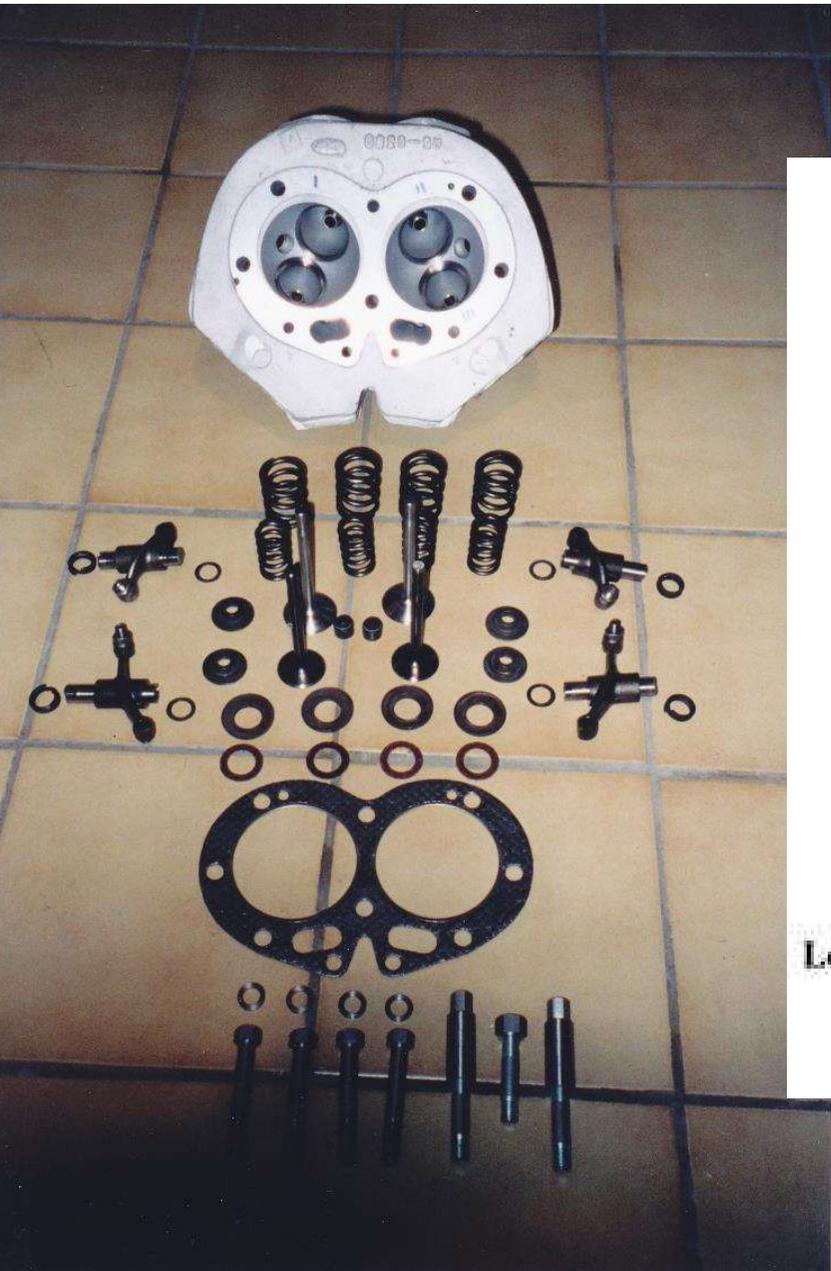




Démontage total du moteur & de la boîte  
après ma sortie en Bretagne

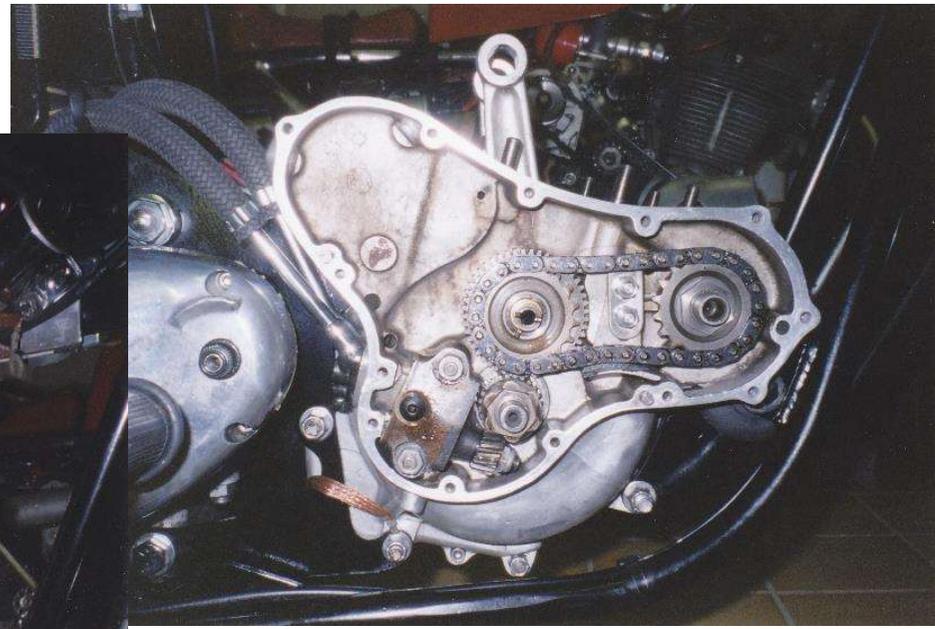




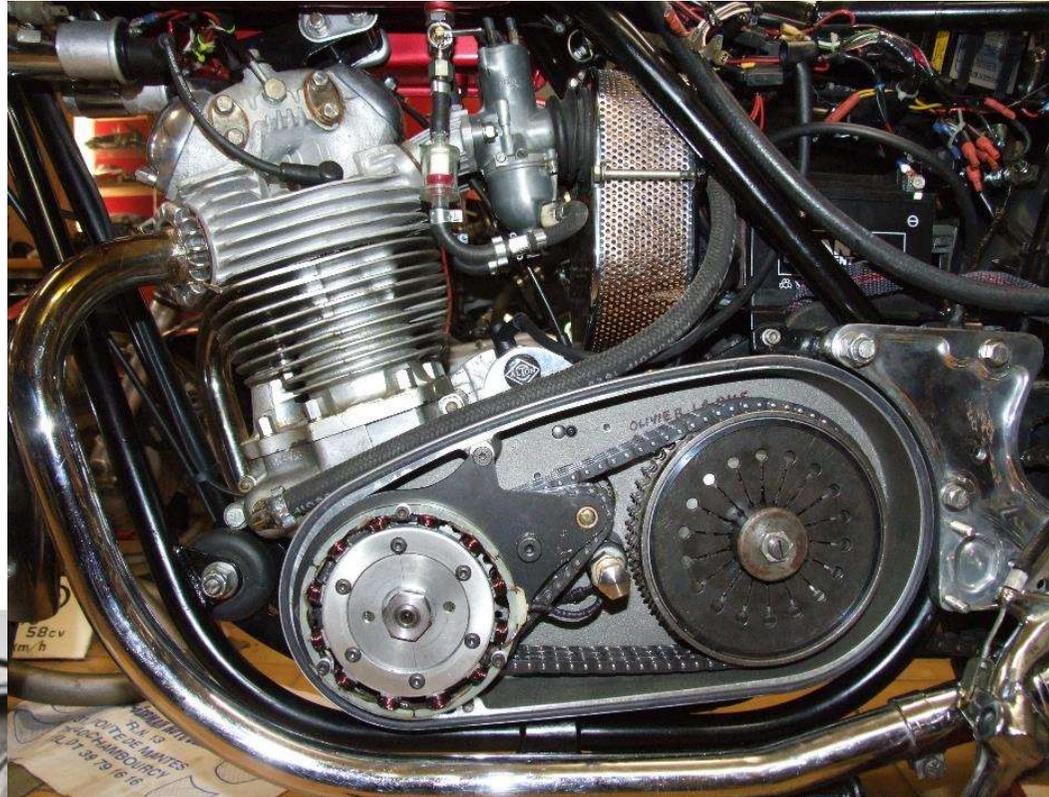


Leg Avenue





Mise en place d'un démarreur électrique et alternateur 160W Alton en janvier 2018. A 66 ans Je vais protéger mes vieux os !



# Norton

That's the end up to the next mechanical venture !

March 2018