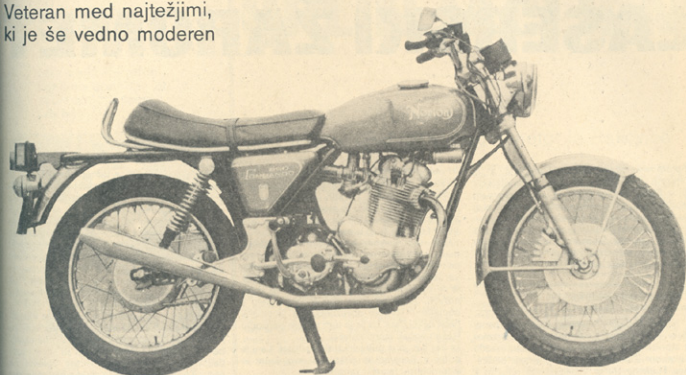


NORTON COMMANDO 850

Veteran med najtežjimi,
ki je še vedno moderen

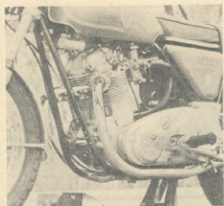


Norton commando 850 je na oko prijetno motorno kolo. Čeprav po svoji konstrukciji že nekoliko zastarel, se kosa z živahnimi japonskimi stroji.

Angleška tovarna v Andoveru izdeluje motorna kolesa že dolgo. Izdelke s tem imenom so občudovali ljubitelji hitrosti še v času naših dedov; občudujemo jih tudi v dobi, ko prevladujejo japonska motorna kolesa. Nortoni so še modernil V preteklih letih je tovarna zaslovela na dirkah. Izdelali so enega prvih motornih koles z odmično gredjo v glavi, ki je z majhnimi spremembami in izboljšavami klijboval modernjšim motorjem. Prvi commando je zagledal luč sveta leta 1968. Takrat so prenehali izdelovati model atlas. Motor je imel 750 kubikov in je zmožal največjo hitrost preko 190 kilometrov na uro. Od ostalih „twinov“ se je razlikoval predvsem v tem, da je imel motor in menjalnik elastično vpet in okvir. S tem načinom so v tovarni zmanjšali tresenje na minimum. Motor je bil zelo prijeten in s svojo odlično lego na cesti je še konkuriral Japoncem.

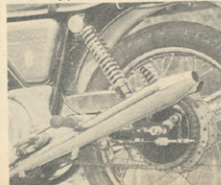
V začetku letošnjega leta so pa predstavili novi commando z večjim motorjem. Razlikuje se le v malenkostih od svojega predhodnika. Novosti sta torej: novi motor in prednja, kolotna zavora.

Motor se v bistvu ni spremenil, saj so mu spremenili le vrtno in ima novi commando za 4 mm večje bate. Znižali so mu tudi kompresijsko razmerje od 8,9 na 8,5: 1. Novi motor ima tolikšno moč kot prejšnji, 51 KM din, vendar 250 vr/min manj kot njegov predhodnik. Razlika je v korist večjemu commandu pri največjem navoru, ki je 7,4 namesto 6,9 kg/m. Angleški inženirji so si z novim nortonom zadali predvsem nalogo: narediti motorno kolo za dolga potovanja. Zato so



Motor je elastično pritrjen v dvojen cevast okvir, ki se tudi pri hitri vožnji v ovinkih prav nič ne zvija.

Zadnje kolo poganja veriga, izpušni cevi pa sta nekoliko dvignjeni.



tudi ostali pri isti moči in so zvečali le navor. Motor je po konstrukciji še vedno klasičen „anglež“. Ima dva valja, je štiritakten, ventili v glavi so postavljeni na V. Ena odmična gred je v bloku motorja spredaj. Poganja jo veriga, z ventili jo pa vežejo štirje dročniki. Vrtnina in gib sta 77 x 89 mm, največjo moč pa doseže pri 5750 vrt./min. Menjalnik je v posebnem ohišju za motorjem. Ima štiri prestave, krmilimo ga z desno nogo. Na levi strani menjalnika je sklopka, ki jo poganja trojna veriga, na isti strani motorne gredi je pa 12-voltni alternator. Na glavo sta pritrjena dva uplinjača (32 mm).

Motorno kolo je povsem klasične oblike. Sedež je udoben in dovolj velik za dve odrasli osebi. Sprednje vilice so teleskopske, zadnje nihajke so oprte na vijake vzmeti z vgrajenima blažilnikoma. Sprednjo kolotno zavoro upravlja hidravlika, zadaj je boben. Dimenzija gum: 4,10-19. Kupcem sta na voljo dva modela in sicer roadster z manjšim rezervoarjem in interstate z večjim, 27-litrskim.

Roadster ima odlične pospeške, saj doseže 100 km/h v dobrih petih sekundah in največjo hitrost: 185 km/h (po tem, kakšen veržnik je spredaj), interstate pa ne zaostaja veliko za njim. Tehta pa 196 kg.

Žaromet je halogenski, dovolj močan. Zraven njega sta še merilnika za hitrost in vrtiljaje. Obervano je: rezervoar za gorivo, pokrova čistilnika za zrak in trilitrski rezervoar za olje. Ostali deli so kromirani. Motorja pri nas ni moč kupiti, ker so v koperskem Tomosu prenehali s prodajo teh motorjev že pred leti. V Nemčiji stane ta orjak 6400 DM.