

850 ELECTRIC START:

EL NUEVO AMANECEER DE NORTON

www.motosclasicas80.com


motos clásicas


info@motosclasicas80.com





Para nadie representa una novedad saber que Norton produce en su fábrica de Wolverhampton la Comando 850, con todos los defectos y virtudes de los anteriores modelos de la marca ceñidos irremediamente a un concepto invariable en cuanto a la concepción de motores y de la moto en general. Las motos inglesas, de siempre, son inconfundibles, por que los ingleses se empeñan en que así sea.

Probar la 850 Comando a estas alturas en que ruedan por España más de 300 desde hace dos años no sería obviamente ningún acierto informativo. Por lo tanto, traer a las páginas de Solo Moto la 850 con la coetilla de «arranque eléctrico» tampoco debiera de suponer nada que no fuera el simple «añadido» del motor de arranque.

Pero hemos creído importante probar la «Norton del botoncito» por la sencilla razón de que el dichoso botoncito que tanta falta le hacía a Norton no es sino la excusa que los técnicos que trabajan en los departamentos de Kitts Green han elegido para remodelar totalmente el último modelo de Norton.

No hay que ser sociólogo para saber que los ingleses, tradicionalistas hasta la médula, creen poco menos que Dios les legó su estilo de crear motoci-

cletas para admiración y envidia del resto del planeta, (empujadores y balancines, motores Twin frente a la marcha, cambio separado del bloque motor, etc., etc., ya me entendéis...)

Por eso hay que pensar que para los responsables de Norton, celadores del prestigio y el honor del Imperio Británico en materia motociclista, es un auténtico dilema dar cumplida réplica a

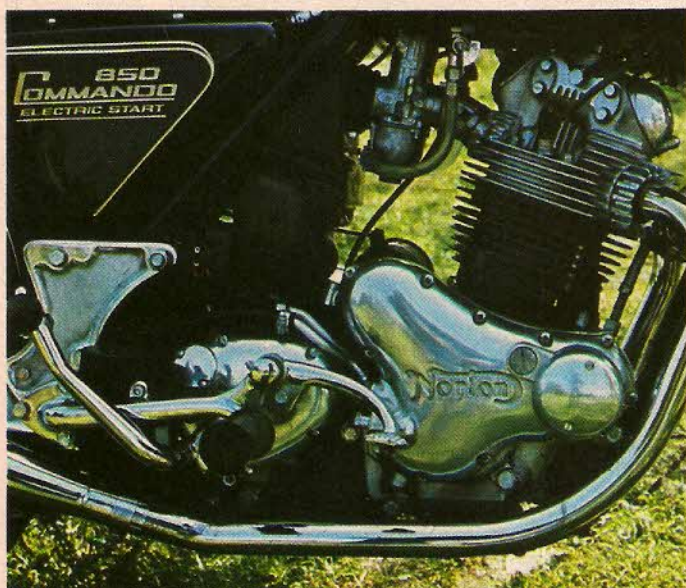
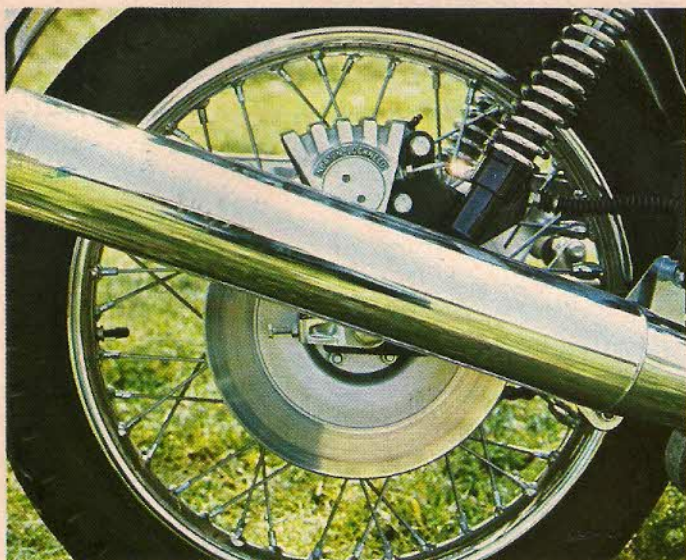
la industria nipona, sofisticada y ultra moderna con lo «que Dios les legó». Por eso, la 850 Electric Start es el «summum», el no va más, del refinamiento de la mecánica inglesa.

Prácticamente han conseguido una superbike con todas las novedades e innovaciones que exige 1975, contando con la flemática y el elasticista concepto de construir motos a la inglesa.

Que por otra parte, y nadie lo pone en duda, tienen su público y no precisamente de minorías. Ahora, todos los amantes de la moto británica tendrán la oportunidad de añadir con orgullo sin que nadie les diga «Dónde vas con ese carro» o «Sí, sí, muy bien, pero pierde aceite, haz gimnasia para ponerla en marcha, o cómprate un ancla para pararla».

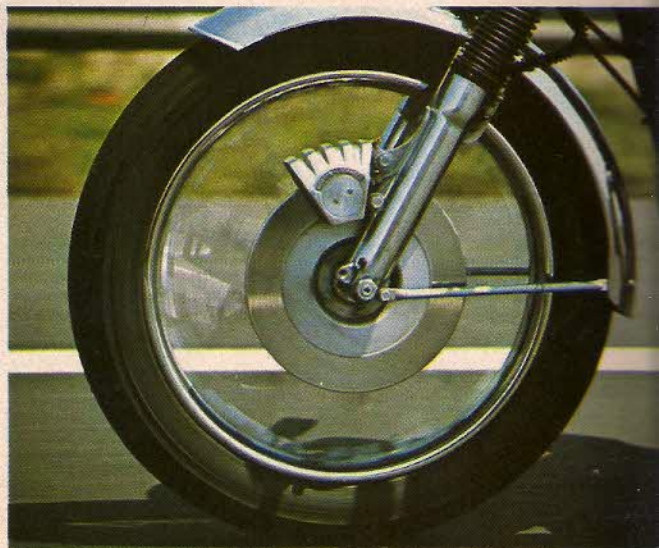
Muchos de vosotros, amigos lectores, habréis visto alguna vez esos inventos americanos, que sobre la base de un cohete Pontiac, o un De Soto de los años veinte (sólo la carrocería) instalan un chasis monocasco, geometrías de suspensión dignas de un F1, un motor de 7 litros a lo Indianápolis, unos frenos de disco que si te caen en un pie te lo hacen fosfatina, y unos neumáticos Slick de a 100.000 pesetas la unidad.

Pues eso, aproximadamente, es la Norton Comando 850 Electric Start.



Detalle de la parte trasera del nuevo Norton, en el que la adopción de un disco Lockheed da una limpieza que jamás había tenido una moto de esta marca. La moto en conjunto, sin ser radicalmente distinta, ha cambiado notablemente, guardando la línea que aman los fans de lo Inglés, pero con el refinamiento de una super bike japonesa.

En este «collage» de fotos observamos distintos aspectos de la nueva Norton 850 electric start. En una de las fotos, podemos ver una bellísima instantánea del freno delantero cuando la moto iba a más de 120 km/h. También podemos ver el cuadro de mandos con los chivatos de luz larga, punto muerto, generador e intermitencias.



¿LA DESNUDAMOS?

Por las maravillosas, magníficas y nunca bien ponderadas fotos de «minutero» de la revista (J. M.) veréis que, aparentemente, la nueva ocho y medio de Norton no se diferencia del modelo de arranque por «propulsión física».

Pero si tenemos la paciencia de iría desmenuzando poco a poco saldrán a la luz una cantidad de detalles que de seguro os van a sorprender.

Primera sorpresa y, por supuesto, lo más vistoso: los frenos.

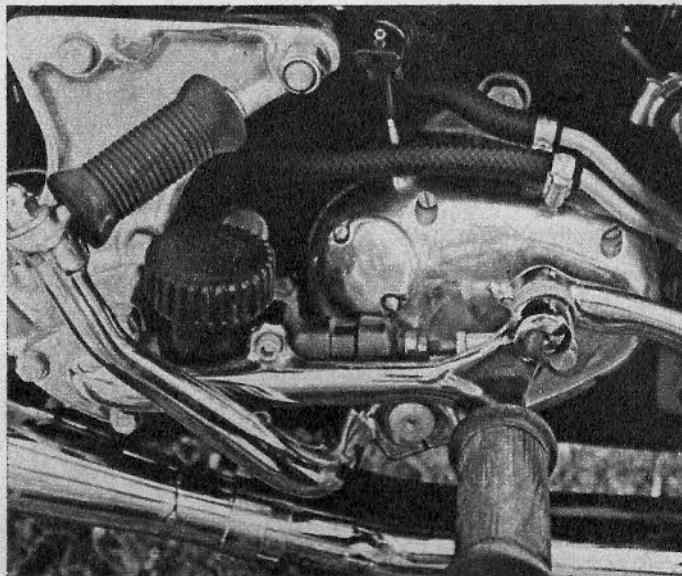
De entrada son Loceked, ¡casi «ná»! de 271 mm. de superficie de disco.

El freno trasero, que, desde tiempos inmemoriales, prácticamente no servía para nada en las Norton, ha sido sustituido por uno de disco, con el detalle de invertir el lado de instalación para nivelar la frenada (el delantero va montado a la izquierda y en la derecha el trasero).

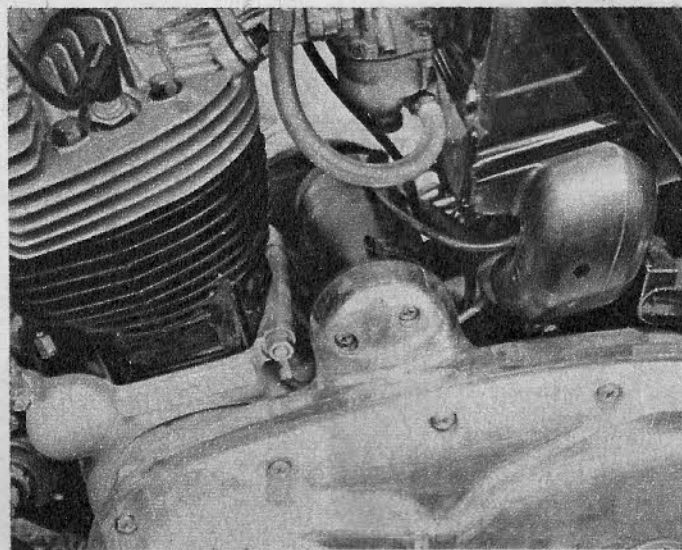
VARIACIONES EN LA NUEVA NORTON

Horquilla delantera con gomas de protección. Pinza de freno puesta por delante de la horquilla para evitar que se acumule la suciedad en las pastillas. Nuevo tablero de luces con la llave de contacto en el centro (luces de pto. muerto, intermitentes, carga y largas). Mandos de intermitentes, bocina y ráfagas en aluminio, nuevas manetas de freno y embrague, estando la del freno un poco más cercana a la empuñadura del gas para poder ser utilizada con mayor facilidad.

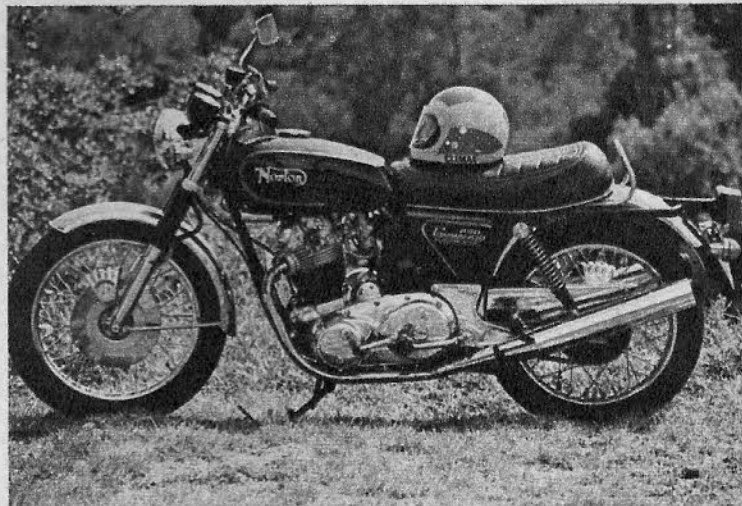
Tabicado interior del depósito para evitar que se desplace la gasolina en las frenadas y los arranques. Cable de gas con un recubrimiento interior en teflón. Nuevos anclajes de la horquilla delantera para dejar sitio al tablero. Modificaciones en los conductos de líquidos de frenos (nuevos tubos y variación de los ángulos del mismo). Capa transparente de pintura de protección en el depósito. Nuevas llaves de gasolina con especificación escrita de las diversas posiciones (en vista al mercado americano). Cambio en la parte izquierda, con la primera abajo. Arranque eléctrico. Tensor de cadena primaria automático (funciona como un amortiguador hidráulico, con dos pistones). Nuevo alternador de 150 Wat. Cáters nuevos con una fundición de aluminio más espesa y juntas también más espesas para evitar las fugas de aceite. Cigüeñal con tornillos de unión más gruesos. Dos embragues, uno de ellos en el motor de arranque, para protección del motor (con rodillos autoblocantes). Modificación del sistema isotático para reglaje del juego lateral



(se han abandonado las típicas arandelas). Lleva dos diodos que sirven para perder corriente por encima de los 12 voltios, evitando así las sobrecargas. El sillín es basculante y cierra con llave, mayor batería. Tapas para controlar la tensión de la cadena de distribución, y también otra para comprobar el avance. Diseño nuevo para el tubo de unión de los dos escapes facilitando el desmonte de los mismos. Ahora pasa el doble de aceite de lubricación por el motor. Válvula en el cárter primario para evitar que el aceite baje cuando la moto deja de funcionar. Toma de corriente para accesorios eléctricos. Todas las piezas de la caja de cambios son intermontables entre todos los modelos Norton (las piezas son iguales). Freno trasero con palanca ajustable en



diversas posiciones. Reposapiés retráctiles. Manillar modificado. Cubo trasero incluye amortiguador de goma, para dar dulzura a los arranques y a los cambios de marcha. Sistema especial para desmontar la rueda trasera sin tocar la cadena, pese a llevar discos de freno (un astuto



sistema permite manipular la rueda y dejar colgado del cuadro el disco de freno que luego se monta con facilidad). Ligeras modificaciones de chasis. Refuerzo del brazo trasero, con sistema de protección de bajas temperaturas por medio de nuevos casquillos más reforzados.

En la foto 1 vemos el detalle de la estribera con el conjunto de freno de disco (depósito líquido) dispuesto de una forma racional y estética. En la 3, el detalle del motor de arranque fabricado por la firma norteamericana Prestolite; por lo visto, en nuestro ensayo, su rendimiento es óptimo.

SOBRE LA NORTON; 5, 4, 3, 2, 1...

Como tenemos por costumbre en Solo Moto, nos enfundamos el mono y «carretera y manta».

En esta ocasión hemos elegido a unos de los pilotos que más victorias ha conseguido en nuestro país sobre Norton: Enrique de Juan. «Quique» de Juan y Jaime Alguersuari sobre la moto y J. M. Alguersuari y Juan Manuel Pérez Aumatell fotografiando y conduciendo, respectivamente, formó el equipo que realizó el test de la Norton.

Simplemente, al sentarte, notas ya una leve diferencia sobre la anterior 850. El nuevo manillar modificado por Enrique Sirera, adjunto de Juanín Rodés, importador de la marca para España, «cae», prácticamente, en las manos; por lo demás, la postura en la Norton es algo así como un «todo delante».

Las nuevas manetas, con sus respectivos conmutadores y el tablier central con los relojes e indicadores, te hacen pensar, por un momento, en que lo que tienes en las manos no es precisamente una Norton.

¡Perfecto!, todo ajusta anatómicamente; los dedos llegan con facilidad al mando de las intermitencias, cambio de luces y ráfagas. Este es uno de los puntos que más se debieran cuidar en las motos actuales, racionalizar los mandos del manillar.

Un punto a la izquierda: la llave de contacto (dos puntos tendremos, además, encendida la luz de posición) y casi con miedo nos dispusimos a romper la sacrosanta tradición inglesa; leve presión al verde botón del conmutador de la derecha y ¡Oh, milagro!, décimas de segundo;

leve gruñido del motor de arranque y el poderoso bicilíndrico barbotea sumiso bajo nuestros «reales». Nos parece casi un sueño, ¡una Norton en la que no hay que sudar para ponerla en marcha!

De Juan inició el ensayo buscando la autopista a través de las calles de Barcelona; mientras rodaba por la ciudad, la gente se detenía en las aceras para contemplar el espectáculo. Algo que les parecía un OVNI armado hasta los dientes (casco integral, mono de colores, guantes con clavos a lo agresivo) rodaba lentamente por las pacíficas calles mientras de un «R-5» rojo salía un individuo por la ventanilla, asomando medio cuerpo y fotografiando al «guerrero» (por supuesto era J. M.).

Durante el trayecto de autopista se probó conclenzadamente la frenada, y, sobre todo, se testimonió la ausencia del clásico «shimmy» de la otra 850 y en general de la gama Comando, al soltar de manos.

UN MUNDO DE SILENCIO

Quando al inicio de este ensayo damos a entender que la 850 es otra cosa, es porque realmente es otra cosa.

Primer «super punto» a favor: total y absoluta ausencia de vibraciones. Es evidente que los nuevos apoyos del motor, dentro del clásico y efectivo sistema Isolástic, convierten a la planta motriz en una pluma por lo que respecta a las vibraciones.

Tan sólo en relenti notamos un leve «pistoneo» que no es en absoluto desagradable, pero una vez introducida la primera y dar tracción a la rueda trasera penetramos en un maravilloso mundo al que no nos tenía acostumbrado Norton; a todo esto, el buen estudio de los escapes, garantizados por el buen rendimiento en la 850 normal (son los mismos), te hacen creer (si cierras los ojos) que estás rodando sobre la moto del futuro.

Segundo «super punto»: frenos.

Pocos, muy pocos aficionados sabrán lo que es llevar frenos hasta que no hayan probado la Comando arranque eléctrico.

Parece mentira lo que se puede llegar a agradecer el disponer de unos verdaderos frenos, tanto delante, como detrás; estoy seguro que la mayoría de vosotros que nos estáis leyendo y tenéis moto, habéis dejado por inútil el «asunto» del freno trasero. Es, sin duda, el problema de la mayor parte de las motocicletas del mundo. Ahora, con la Norton, se sabe lo que es frenar.

El Lockheed trasero, enérgico y superprogresivo, jamás bloquea la rueda. A 160 kms. por hora, una leve presión en ambos frenos y la moto casi se detiene antes que la

aguja del cuentakilómetros llegue a cero.

Por otro lado, Norton ha cuidado de que los 850 c.c. llegaran por diámetro y no por carrera (la 750 hace 73 x 89, por 77 x 89 la 850), y esto influye notablemente en la ausencia de vibraciones.

LA CARRETERA: SU ELEMENTO

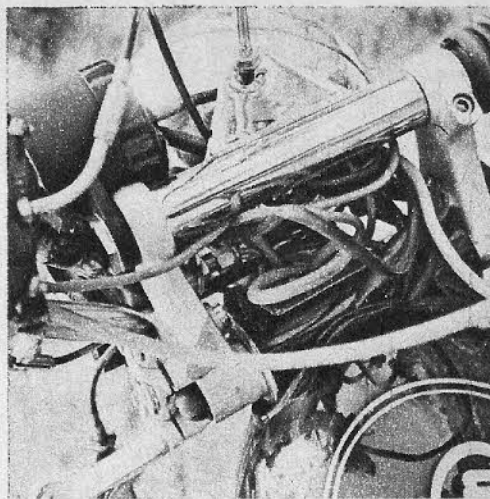
Decir que la carretera es el elemento donde mejor se encuentra la Norton no es nada nuevo, puesto que todas las Norton se han encontrado de maravilla en este terreno, aunque vibraran, perdieran aceite o no frenaran; ahora, la nueva Comando hace de la ruta un auténtico placer en el que todo se conjuga para ofrecerte una seguridad pasiva y dinámica que muy pocas, poquísimas, «grandes» pueden reunir (ligera, estable, rápida, segura, etc., etc.).

El motor tiene en sus entrañas un cambio de cuatro marchas, como está mandado en «chez Norton». No creáis que se echa a faltar una quinta. La relación es buena, partiendo de la base que dispone de una primera notablemente larga (nos gustan particularmente las motos con una primera larga). Ello supone que en carreteras sinuosas con virajes encadenados de izquierda a derecha continuos se puede trabajar con la primera, manteniendo siempre un régimen de «tiro» fácil de obtener con sólo insinuar el puño de gas (ayuda el largo desarrollo que monta en origen), donde otra 750 o superior debe afrontar los mismos virajes en segunda, con mayor delicadeza de conducción por parte de su piloto, y por supuesto rodando mucho más fino para llevar el motor a un régimen aceptable. En el apartado estabilidad hay que puntualizar una cosa: realmente buena. Pero... ¿por qué?; entre los muchísimos cambios que adopta la nueva 850 se incluye el de un nuevo basculante mucho más reforzado. Este es, sin duda, la «madre del cordero». La moto ahora no flexa ni deriva aún en condiciones precarias de piso.

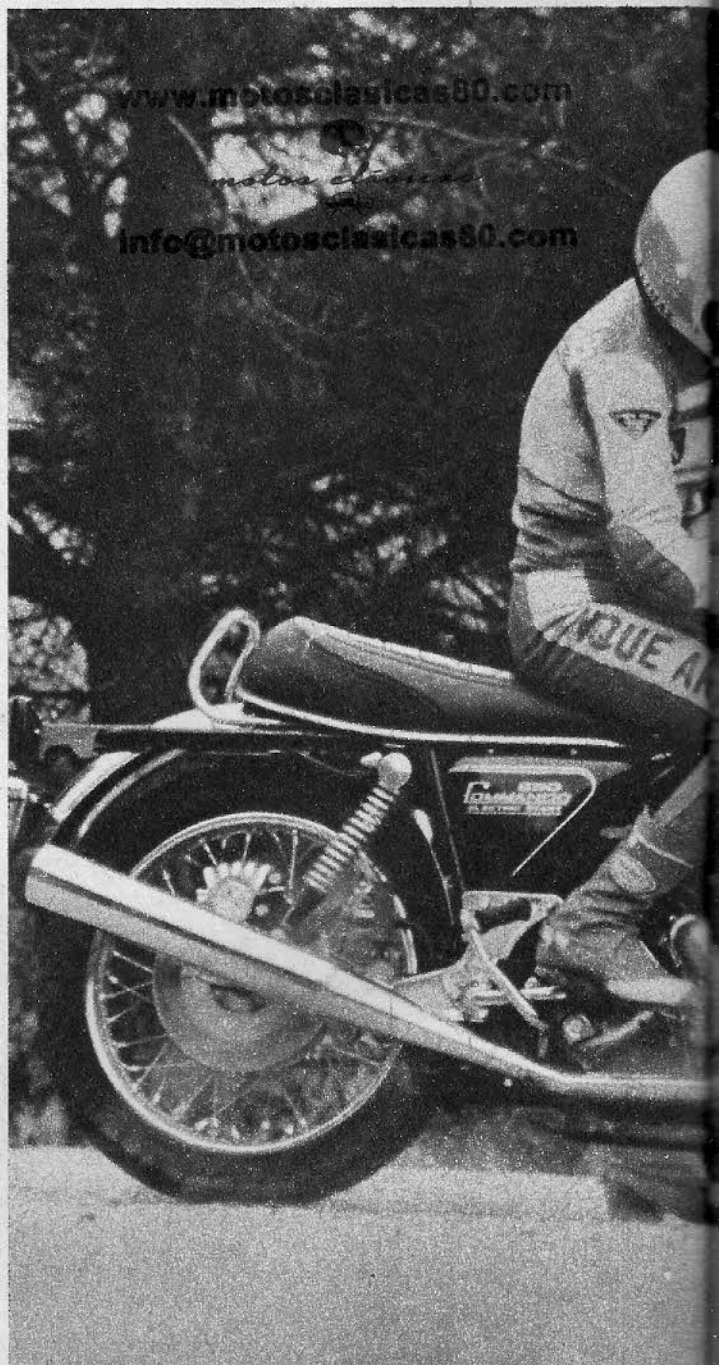
Estad seguros que en nuestros ensayos intentamos llevar la moto al límite, no tanto por quedar bien con vosotros, como por la «picadilla» que se produce por hacer más rápido un determinado tramo (por supuesto, controlando la circulación en ambos sentidos).

No podemos olvidar el apartado amortiguadores, Girling, en los traseros, aunque es conveniente ajustar las posiciones (tres) al peso de cada uno. Este es un detalle que nos gustaría recalcar; muchos de vosotros lleváis en vuestras motos amortiguadores regulables y jamás los ha-

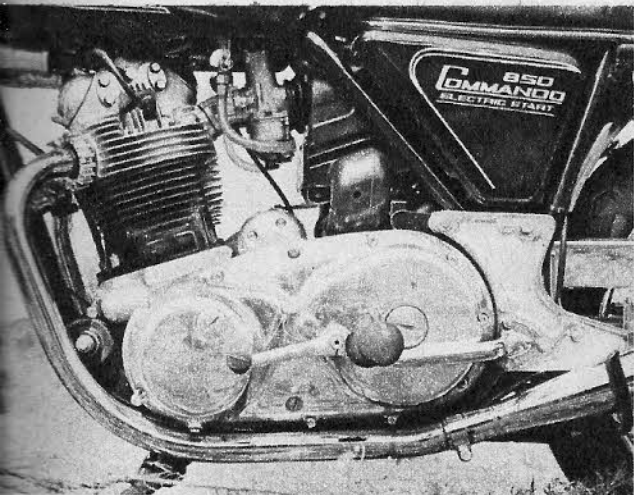
Las tapas de los cárters de la 850 eléctrica han sido rediseñadas en cuanto a estética y reforzadas. El cambio sale ahora por la izquierda y la primera hacia abajo.



La terminación de la Norton, en cuanto al cableado, es un desastre. De todos modos, es posible que la prisa del importador por entregarnos la moto fuera la causa



www.motosclasicas80.com
info@motosclasicas80.com



Detalle del cableado. Tal vez por la excesiva rapidez del montaje en España (el importador Challenge Motors monta parte de la moto en Barcelona) están hechos un verdadero «asquito». Es presumible que una vez se monten con cuidado el problema se saldrá con una pulcra presentación.

béis tocado, ¿verdad?, pues probad un día en una carretera de poco tránsito, cambiando varias veces las posiciones; seguro que encontraréis la ideal. La horquilla delantera, cómoda por ciudad, peca de blanda en carretera. Una frenada violenta en un piso no muy «cristiano» y las barras harán tope inmediatamente; se puede solucionar con aceite algo más espeso, pero probablemente perderá dulzura en pisos buenos.

Añadiendo algo más al apartado de la «tenue du route», como dicen los franceses, expondremos que, en posición blanda en los amortiguadores, la moto toca facilísimamente en el suelo cuando se viaja con dos plazas.

NUESTROS DATOS

Vayamos ahora a los números y dejemos las sensaciones personales. La Norton 850 arranque eléctrico ofrece las siguientes velocidades en las distintas marchas.

En 1.ª y apurando hasta el inicio de la zona roja (7.000 r.p.m.) llegaremos con la aguja del cuentamillas a algo más de 80 kms., en 2.ª y al mismo régimen entre 110 y 115, en 3.ª cerca de 150 y en cuarta ¡Dios dirá!, y decimos Dios dirá porque en este momento allá cada cual con su conciencia; la 850 a 7.000 r.p.m. en cuarta debe de rondar los 190 km. pero aún es susceptible (si está perfectamente rodada y bien de puesta a punto, de llegar más lejos en la zona roja del tacómetro.

El ensayo de aceleración lo hemos limitado únicamente a los 400 metros salida parada, puesto que hoy en día es prácticamente imposible en España realizar con garantías de éxito (retirada de carnet, ya me entendéis...) el de 1.000 metros lanzado.

En 400 se consigue en 14 s. y unas centésimas (29), cifra realmente buena para una moto de su peso (211 kg.).

El consumo, conduciendo rápido, se estabiliza en 70 kms. con 5 litros aproximadamente. Cifra ésta fácilmente reducible acomodando el crucero a un mero turismo. Los relojes, con la garantía de la firma Smith, no se escapan al error, aunque mínimo a 50 por hora real indican 45 y a 110, 107.

OTRAS COSILLAS

Entre las negativas, diremos que el cableado en general es francamente desastroso, por debajo del tablier y entre la horquilla y el chasis se arma un «follón» de cables nada agradable a la vista. Las empuñaduras del manillar, francamente mal; son elípticas y

bastante duras, y, además, el material del que están compuestas es sumamente resbaladizo. Con unos guantes de piel te acaba doliendo la mano del gas de tanto perder y recuperar el gas al escurrirse la empuñadura. Obiamente, el primer cambio a efectuar en la 850 es su sustitución por unas de goma virgen. Los neumáticos que equipa de origen la nueva 850 son los Dunlop K 81, que, a nuestro juicio, ofrecen un impecable comportamiento. A pesar de que el Michelin está de moda, no los encontramos a faltar en absoluto. Por lo que respecta al arranque eléctrico, hay que decir que Norton ha tardado pero lo ha hecho bien. La batería es suficiente, ayudada por el nuevo alternador. Un simple toque al botón de start y el clásico twin británico murmurará silenciosamente, una canción que nos habla de una mecánica que «Dios dio a los ingleses para envidia del mundo entero...».

Ensayo efectuado por:

Enrique de Juan
Jaime Alguesuari

Coordina: J. M. P. Aumatell

Fotografía: J. M. Alguesuari

NORTON 850.

COMANDO Electric Star

CARACTERISTICAS TECNICAS:

Motor:

Cuatro tiempos, 828 c.c.
Dos cilindros twin vertical.
Refrigerado por aire.
Diámetro carrera: 77 x 89.
Relación compresión: 8,5 : 1.

Potencia: 58 CV a 5.900 r.p.m.

Caja de cambios: 4 velocidades, con selector a la izquierda:

1. 10,71 : 1
2. 6,84 : 1
3. 5,10 : 1
4. 4,18 : 1

Transmisión: Primaria por cadena triplex, ajustada por tensor hidráulico.

Frenos: Discos de 27,1 cms.

Neumáticos: Avon G. P. ambos, 4,10 x 19.

Sistema eléctrico:

Batería de 12 v. 15 watt.
Alternador.
Arranque eléctrico.

Dimensiones:

Longitud: 2,2225 m.
Anchura: 66,04 cms.
Altura libre: 15,24 cms.
Peso: 211,37 kg.

Precio:

(Sin seguro) 298.000 ptas.