

Die „Commando“ war bei Norton einer der letzten Meilensteine (Teil 2)



Commando 850 Mk3 aus 1972 von Spezialist „Jason“ Wilhelmi

Text | Fotos: Jürgen Kießlich

... Das Geheimnis war die Tatsache, dass durch die zur Aufnahme des Triebwerkes verwendete speziellen Gummielemente nur Bewegungen des Motors in der Längsachse gestatteten, währenddessen sinnvoll angeordnete Stahl- und Teflonscheiben die Bewegungen in der Querachse verhinderten und das Fahrwerk weitgehend stabilisierten. Das Justieren des Systems war nicht für Laienhände geeignet, dabei entstehende Fehler konnten sich direkt kontra auswirken. Diese bahnbrechende Entwicklung leitete der von Rolls Royce übergesiedelte deutsche Atomphysiker Dr. Stephan Bauer als Chefkonstrukteur bei Norton. Das Fahrgestell wurde vorn von einer Roadholder und hinten von Gurlings abgedeckt. Außer den Arbeiten am Fahrwerk widmete man sich bei Norton auch der Verbesserung der Laufkultur der vibrierenden Twins. Es wurde ständig an der Verbesserung des Innenlebens der Motoren gearbeitet. Besonders stark waren die Vibrationen am leistungsgesteigerten Motor der „Combat“ zu verzeichnen. So gab es viele Konstruktionsänderungen am Kurbelge-

häuse, an der Kurbelwelle und deren Lagern. Endgültig abgestellt wurden diese Mängel erst mit der Modellreihe 850 Mk2A und 850 Mk3 aufgrund der steiferen Kurbelwelle, dem wesentlich verstärkten Kurbelgehäuse im Bereich der Hauptlagersitze und vor allem durch neue Kurbelwellenhauptlager, welche als Pendelrollenlager ausgelegt wurden. Die gefürchteten Biegeschwingungen der Kurbelwelle wurden damit weitgehend gemindert. Im Laufe ihrer elfjährigen Produktionszeit erlebte die Legende ständig, ihren Charakter verbessernde, Modifikationen. Das Geburtsmodell lautete auf die Bezeichnung 750 Mk1 „Fastback“ mit dem auffällig langgezogenen Heckteil aus GFK, Fertigung von 1967 bis 1970. Die Ablösung folgte mit der 750 MK2 „Roadster“ mit dem zierlichen Tank und dem herkömmlichen Heck von 1971 bis 1972. Im gleichen Zeitraum wurde auch die 750 Mk3 mit geringfügigen Abweichungen und das Modell „S“ mit nur einem Schalldämpfer angeboten. 1972 kam mit der Fusion zu Norton-Villiers-Triumph (NVT) die 750 Mk4 wahlweise mit Scheibenbrem-

se vorn und auch wahlweise mit dem stärkerem „Combat“-Motor bis 1973 auf den Markt. Ab 1973 wurde parallel dazu die Modifikation 750 Mk5 entwickelt und bis 1974 produziert. Sie verfügte über stabilere Kurbelwellenlager und hatte die Scheibenbremse obligatorisch im Vorderrad. In der Version 850 Mk1 (1973 – 1974) kam endlich die schon lang erwartete Hubraumvergrößerung auf 828 cm³. Die jüngere Schwester folgte 1974 mit der wohl bekanntesten Variante als 850 Mk2 „Interstate“ mit dem vergrößerten Tank und der längeren Sitzbank. Im gleichen Zeitraum wurde sie auch als Roadster und in kleiner Serie als die „John-Player-Replica“ mit der ihr typischen Verkleidung angeboten. „Alles hat ein Ende ... leider auch die Geschichte der ‚Commando‘“. Mit der 850 Mk3 folgte die letzte Version einer interessanten Baureihe. Bis 1977 wurden die letzten Maschinen gefertigt. Sie verfügten, „ganz europäisch“, über ein linksgeschaltetes Getriebe. Außerdem gab es nun moderne, hydraulische Kettenspanner für den Primärtrieb, eine Bremsscheibe am Hinterrad und den Elektrostarter. Wesentlich

war die verbesserte „Isolastic“-Aufhängung, die „Fummelei“ mit den Beilegescheiben wurde mittels exakt einstellbarer Justierschrauben erheblich verbessert. Zu Beginn leistete der Paralleltwin 56 PS bei 6750/min., die 850er wurde mit 51 PS bei 6.250/min. ausgeliefert. Relativ simple Bauweise über den gesamten Produktionszeitraum war eines ihrer Markenzeichen. OHV-Ventilsteu-erung, eine kettengetriebene Nockenwelle und zwei Ventile pro Zylinder, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, waren das Standardkonzept. Alle Modelle waren mit zwei Amal Concentric-Vergasern ausgerüstet, die frühen Modelle mit 30 mm Durchmesser, die 750er Combat mit 32 mm und etwa 1970 alle Modelle ebenso. Ab der Interstate Mk2 wurden die Papierluftfilter im Metallgehäuse durch die mit Schaumstoffluftfilter im geräuschkämpfenden Luftfiltergehäuse aus Kunststoff ersetzt. Die 2-in-2-Auspuffanlage gab es in unterschiedlichen Ausführungen, anfangs ohne eigentlichen Schalldämpfer. Ab der 850 Mk2 wurden die Dämpfereinsätze verwendet. Die 750er hatten noch kein Interferenzrohr zwi-



Mischling zwischen Commando 750 Mk 5 und Interstate Mk 1



Commando 750 Mk5 aus 1974



Ludwig Wurm mit seiner Interstate Mk3

schen den Auspuffkrümmern. Mit Beginn der 850er wurde ein Interferenzrohr zwischen den Auspuffrohren vor dem Zylinderkopf installiert. Das konventionelle

180 km/h, bei Tests wurden sogar mit der 850 Mk2 198,2 km/h korrekt gemessen. Unterdessen wird ja die „Wiedergeburt“ Commando 961 seit 2006 angeboten, zu ersetzen sind damit die alten Klassiker auf keinen Fall. Sicher ein interessantes Motorrad, aber im großen Geschwader der vielen Superbikes auf dem aktuellen Markt verblasst sie eben zu einer von vielen Maschinen. In der DDR waren diese Maschinen schon Sensationen in Fachkreisen unter den Motorradfahrern. In früheren Berichten bei „Top Speed“ über die Edelschrauber der DDR wurde mehrfach über die Einfuhr- und auch Schmuggelaktionen sowie deren Umstände berichtet. Neben seltenen ES2,

verteilt, aber die Commando war dann schon als Flaggschiff eine Rarität. Es war eine kleine Sensation, als etwa 1986 der Eibauer Ludwig Wurm beim Motorradfahrertreffen in Zittau eine Commando Interstate 850 Mk4 aus dem Jahre 1977 präsentierte. Ihm war der beschwerliche Weg einer offiziellen Einfuhrgenehmigung mit 100 Behördengängen, zig Beantragungsschreiben und hohen Zollgebühren gelungen. Freunde brachten die Maschine per Achse im Winter von England über die Bundesrepublik nach Berlin. Leider erlitt die Maschine noch vor der Wende einen kapitalen Motorschaden und steht seit dieser Zeit als Anschauungsstück einer bösen Katastrophe wohlverwahrt in der Garage. Der liebe „Klacks“ hat persönlich noch 1989 bei seinem Besuch in der Oberlausitz mit traurigem Blick vor dem invalidisierten Motorrad gestanden. Heute findet man die schmutzigen Ladys doch ab und zu bei Veranstaltungen, reine Seltenheiten sind es nicht, aber immer wieder beeindruckende Stücke, insbesondere, wenn sie typenrein, nicht verbastelt und gut gepflegt sind. Glücklicher Besitzer einer „Black Lady“ aus dem Jahre 1973 unter der Bezeichnung Interstate Mk2A ist Frank Valentin aus Zeuthen. Das Stück konnte er in Bayern als begonnene Restaurierung in Teilen erwerben und scheute keine Mühen, um daraus ein wirkliches Schmuckstück zu machen – und er fährt sie auch, wie auf dem Bild zu sehen, in Zittau 2014 beim Motorradfahrertreffen.

Im nächsten Report wird der Leser noch einmal zu Norton geleitet, aber dann geht es um die Geschichte der Wankel-Motorräder.



Detailsicht der Interstate Mk3

Vier-Gang-Getriebe fand wenig Änderungen im gesamten Produktionszeitraum. Der Hinterradtrieb wurde mittels Einfach-Rollenkette 5/8" x 3/8" realisiert. Von Beginn bis zur Auslieferung bei allen Modellen bis zur 850 Mk2 war die Schaltung rechtsseitig angebracht. Erst die letzte Serie der Interstate hatte den Schalthebel auf der linken Seite. Die 850 Mk3 verfügten vorn über eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit der Zange vor dem Gabelholm und hinten eine Scheibe mit 270 mm Durchmesser. Bis zur Einführung der Scheibenbremse waren die bis dahin verwendeten Trommelbremsen als gut funktionierende Duplexbremsen entwickelt worden. Die Höchstgeschwindigkeit betrug

davon kamen auch ein paar neue Stücke aus der CSSR, und einzelne Dominator von der 77 über die 88 bis zur 99. Sogar wenige Atlas waren unter Liebhabern



Links die Mk2A von Frank Valentin, rechts eine Mk3

NEU im Shop

Buch

Zwischen Fahrerlager, Start und Ziel



28,- Euro

Format: 210 x 297 mm

Buch

90 Jahre Schleizer Dreieck

Die wechselvolle Geschichte einer einzigartigen Rennstrecke



34,- Euro

Format: 210 x 297 mm

Festschrift

90 Jahre Lückendorfer Bergrennen



5,- Euro

Format: 210 x 297 mm

Reproduktion

Programm Badberg-Vierecks-Rennen



5,- Euro

Format: 148 x 210 mm

Bestellung unter
www.top-speed.info