

Racer

n°51
Mai-juin 2011

O R I G I N A L

TAIMOSHAN NORTON-APRILIA

Bitza de charme

M 04973 - 51 - F: 5,90 € - RD




MARCUS DESIGN ICONOCLASTE DESMO



NORTON GÉNÉRATIONS COMMANDO



ROAD-TRIP EN DESCENDANT LA NATIONALE

NORTON COMMANDO 961 VS NORTON COMMANDO 850

ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE



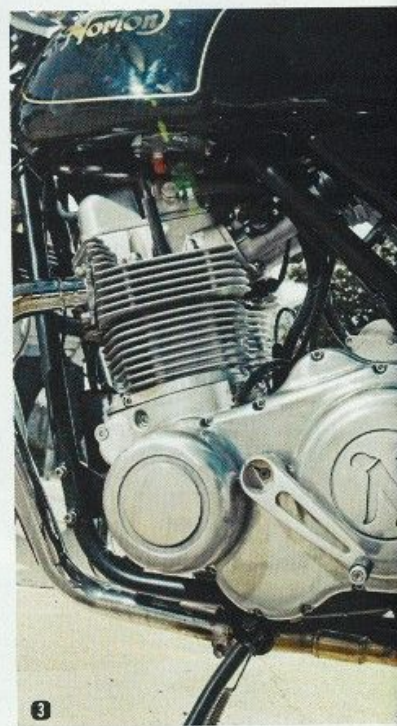
La Commando est-elle une vraie Commando ?
Pour le savoir, nous sommes partis avec une
961 et une 850 chez Chatokhine et Mecatwin.
Et sommes revenus convaincus.



1

Ca tabasse fort! Le soleil cogne sur la Beauce en cet après-midi de mars — pas autant toutefois que les remous des camions qui empruntent les mêmes départementales que nous, entre Chartres et Montargis. La procession des poids lourds est continue, et toutes les demi-minutes, il faut se raidir pour résister aux puissants courants d'air latéraux. Nonobstant, la paire de Commando file droit sur le bitume. La 961 ouvre la route, la 850 à ses trousses. A moins que ce ne soit l'inverse. Quand bien même ces routiers seraient pointus en motos anglaises, ils auraient bien du mal à faire la distinction entre ces motos qui tracent à vive allure. Du bord de la route, c'est encore le son qui les distingue le plus. La nouvelle Norton a gardé intact le logo de la marque, conservé l'allure basse et longue de la lignée, et sauvé ses cylindres ailetés et son carter en forme de trèfle. Mais ses mégaphones ne grondent plus comme à l'époque. Ils jappent, tout au plus. C'est là la différence entre la moderne et l'ancienne. La querelle, voudront dire certains. L'évolution de l'espèce moto, doit-on corriger. Quatre décennies séparent donc ces deux Commando et les essayer de concert, c'est avant tout prendre conscience, voire comprendre, ces quatre décennies de développement. Le premier constat est simple et ne justifie même pas un détour par la fiche technique: il en va des motos comme des hommes,

Du bord de la route, c'est encore le son qui les distingue le plus. La nouvelle Norton a gardé intact le logo de la marque, conservé l'allure basse et longue de la lignée, et sauvé ses cylindres ailetés et son carter en forme de trèfle.



2

NORTON COMMANDO 961 VS NORTON COMMANDO 850

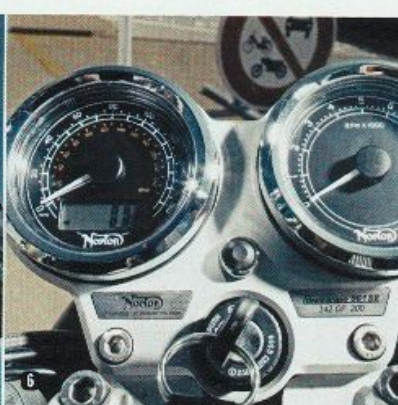
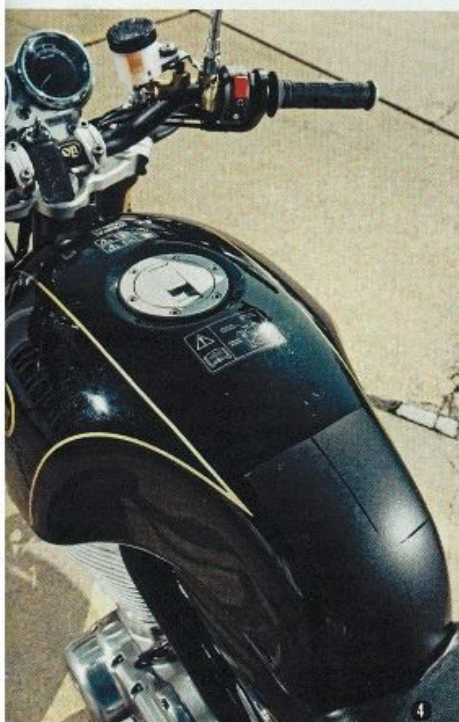
ROLAND CHATOKHINE « GOOD FOR ME »

La Belstaff d'époque et le Ruby dernier cri: tout Roland est là, dans sa tenue de motard. Entre tradition et modernité, Chatokhine-père est aussi connu pour sa science des anglaises que son amour du desmoquattro de Ducati. Bref, c'est un homme ouvert auquel on a spontanément envie de présenter sa dernière conquête, en l'occurrence la Commando new-age. Et l'on ne regrette pas: « Si j'étais plus jeune, je me laisserais tenter. Cette Commando donne envie de rouler à son guidon. » Ce compliment, finalement le plus beau que l'on puisse faire à une moto, n'est pas de circonstance, car Roland ne masque pas son désintérêt pour les nouvelles Bonneville, ni la déception née de son récent essai de la W800, « un rasoir électrique ».

La Commando, c'est autre chose, point de vue comportement, notamment: « Je m'attendais à une moto lourde, comme tout ce qu'on essaie aujourd'hui, et c'est en fait une moto très petite et très légère, surtout de l'avant. Elle serait idéale pour une femme. Le châssis est hyper maniable, on pourrait presque faire du trial. Quant au moteur, je ne suis pas déçu: pour un bloc moderne, il est pas mal, il me fait penser au Ducati 1100 Monster. Bien sûr, avec des cotes super carrées, tu ne peux pas avoir de caractère en bas, mais pour rouler à bas régime, ça reste bien mieux que les dernières Norton rotatives... »

Si Roland a bien quelques critiques à faire, elles concernent surtout la position de conduite et la finition: « Il faudrait reculer les repose-pieds, car les genoux viennent taper dans le réservoir, et descendre le sélecteur, mal placé. Un réservoir en tôle n'aurait pas été non plus du luxe pour une moto de ce prix. Et ce radiateur d'huile est affreux: ça me rappelle les radiateurs de 2-Chevaux qu'on montait sur les BSA. »

Pour le reste, « Norton is good for me! », conclut l'expert.



1 Une Norton P11 et une Commando new-age: on trouve du beau matos chez les Chatokhine père et fils.

2 La nouvelle Norton a su séduire Roland et ses décennies d'expérience de la moto anglaise.

3 Le bloc culbuté est injecté, mais refroidi par air. On remarque la position peu ergonomique du sélecteur.

4 Le réservoir est d'une grande finesse. Les genoux peuvent cependant taper dans les échancrures.

5 Brembo et Öhlins: la nouvelle usine a choisi les meilleurs fournisseurs. La roue est en carbone.

6 Le tableau de bord regorge de logos Norton. dommage que les cadrans ne soient pas plus écartés.

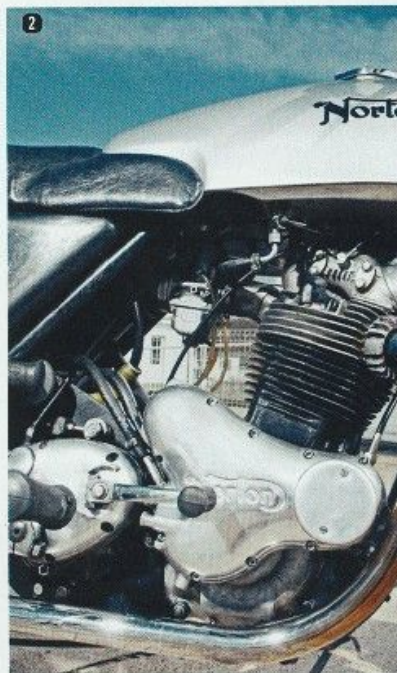
en quarante ans, elles forçissent. Encombrement du moteur (le vile, désormais monté sur trois paliers, entraîne un arbre d'équilibrage), fourche (bien que classique et non inversée sur notre moto, malgré son appellation SE), roues (en carbone), pneus, freins, réservoir (qui renferme une pompe à essence et la batterie), silencieux: tout est plus gros sur la 961. Il n'y a guère que le cadre, au dessin très proche, dont les tubes ne semblent pas avoir été renforcés. Cet embonpoint ne se ressent pas. La nouvelle Norton conserve un gabarit contenu: c'est une petite moto, extralégère. A 188 kg à sec, son poids est comparable à celui de la 850, ce qui, de la part de Norton, n'est pas la moindre des performances.

RADICALISME PARADOXAL

Si les deux Commando ne se distinguent guère en les manipulant, il en va autrement en les enfourchant. Et c'est là un second constat, paradoxal: en quarante ans, les positions se sont radicalisées, mais la conduite s'est adoucie. On fait davantage corps avec la 961 qu'avec la 850. On étire l'une quand on repose sur l'autre, si bien qu'en roulant, on a l'impression de mordre dans le bitume sur la première, quand on ne fait qu'avaler la route sur la seconde. Mais tout est plus onctueux sur la moderne, de la commande d'embrayage à la poignée de gaz, en passant par

On mord dans le bitume sur l'une, on ne fait qu'avaler la route sur l'autre.

le sélecteur — pourtant pas bien foutu. Coupure des gaz, débrayage, sélection du rapport, embrayage, remise des gaz: on enchaîne les gestes à la volée, comme sur la dernière-née des japonaises, quand les organes de la 850 imposent de décomposer rituellement le mouvement. Cependant, cette différence colle parfaitement au caractère particulier de chacun des twins, caractère qui fonde plus la distinction de ces moteurs que leur écart de puissance. Qu'importe que l'on perde un max de tours à chaque passage de rapport sur la 850: ce moteur est plein en bas et repart dans un grondement rauque dès la remise des gaz. C'est entre 2500 et 4500 tours qu'il vit joyeusement, donne le meilleur de lui-même. Du classique, du longue course! Le 961 est moderne, lui, autrement dit, super carré. C'est drôle, d'ailleurs, de noter comment les cotes moteur semblent avoir été inversées: la course de



NORTON COMMANDO 961 VS NORTON COMMANDO 850



3

1 La 961 est à peine plus haute que sa devancière, et presque aussi légère. La position est en revanche plus basculée sur l'avant.

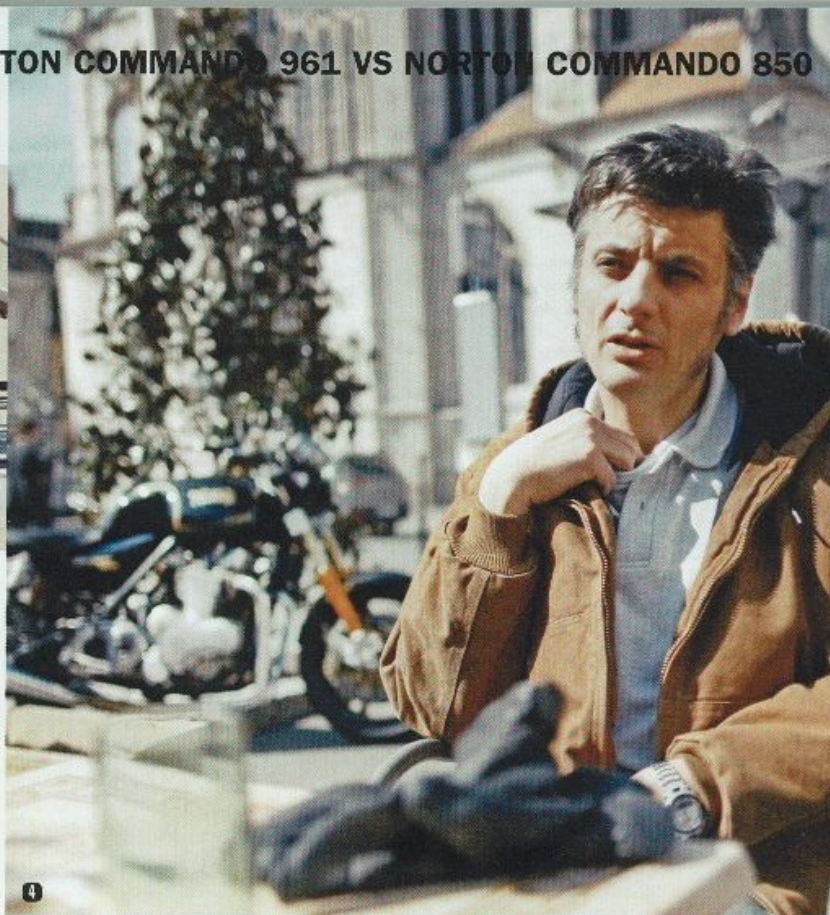
2 Le carter en trèfle a été transmis à la nouvelle génération. Le twin à air de la 850 est, lui, beaucoup plus compact.

3 Pour le pilote, voici la vraie vision d'une Commando. Les compteurs séparés font partie

de la signature esthétique de la légende.

4 Franck Depoquier est spécialiste des Triumph modernes et grand connaisseur des anglaises classiques. Il a apprécié la nouveauté.

5 Les pots volumineux et anguleux seront-ils la première victime du préparateur ?



4

FRANCK DEPOQUIER ESPRIT, ES-TU LÀ ?

« Autant l'avouer, j'étais plutôt réservé avant d'essayer cette Norton. Parce que j'ai trop souvent vu de prétendues "interprétations" transformées en trahisons ! Parce que le choix du calage à 270°. Parce qu'un 900 à air qui passe les normes de nos jours à toutes les chances d'être un lavement. Je vais donc m'en sortir en disant qu'il n'y a que les c... qui ne changent pas d'avis. Tout compte fait, je me suis plutôt fait plaisir à son guidon, et l'esprit de la Commando est bien là ! "Quoi ? Mécépalaméme !", va me hurler le premier intégriste venu. Certes. Il n'a pas tort. Et je peux vous le dire maintenant : ce n'est pas la même !

« Mais ce serait méconnaître mon sens inné de la diplomatie : "Évidemment que ce n'est pas l'ancienne, banane, mais ce n'est pas ce qu'on lui demande !" Et de tenter d'éduquer l'obtus : "Comprends que cette tendance 'Neo-Classique' n'a jamais eu pour mission de faire du copié-collé, mais juste de s'inspirer du passé avec des solutions du présent. Pour le dire autrement, on peut reprendre pour soi les valeurs d'un parent sans pour autant calquer son style de vie." Bon, je ne suis pas sûr qu'il ait tout compris, mais j'aurai essayé.

« Ceci dit, même si je me refuse à être passéiste, je n'en respecte pas moins les vieux. Et force est de constater que tous n'ont pas ces scrupules. Quand on voit comment Citroën vient d'utiliser un nom aussi fort que celui de la DS, allant même jusqu'à le renier dans sa pub, on peut s'inquiéter de l'équilibre mental

de quelques rejetons. L'héritage de certains mythes étant parfois aussi fort que l'incompétence des personnes chargées de les exhumer, j'avais toutes les raisons d'être inquiet avec cette fameuse Norton. Je suis donc rassuré.

« Au fait, c'est quoi l'esprit d'une Commando ? Ben, si je ferme les yeux, je dirai : "Moto basse, étroite, légère; un cadre tout fin, en tubes ronds; un twin parallèle qui a du charisme, de l'allonge; une tenue de route super saine." Alors, l'esprit, es-tu là ? Ben ouais. Et pas qu'un peu ! Sans avoir autant d'élégance, faut reconnaître que ce moteur a de la prestance, une bonne allonge, et que la partie-cycle a tout le reste. Du coup, je n'ai même plus envie de comparer les cotes moteur ou de sortir la balance. Juste envie de fonctionner au feeling, parce que sur ce genre de moto, c'est le plus important. Ce qui a été décidé sur la planche à dessin me semble cohérent et moi, ça me rassure. Parce qu'il y a les choses qui peuvent se retoucher et celles qui sont figées. Du coup, j'ai presque envie de lui pardonner ce réservoir efflanqué qui n'aime pas mes grandes cannes, son tarage de fourche à revoir ou ses pots anémiques, et je me plais plus à imaginer ce que pourrait donner une version encanaillée et un Stuart Garner qui penserait plus à sa production qu'aux Grands prix. En fait, le plus fort, c'est que dans l'histoire, j'en ai presque oublié mon calage à 360. Ça doit être ça, la personnalité... Après tout, depuis quand Norton fait dans le compromis ? » FD



5



l'une donne l'alésage de l'autre, et réciproquement. Du coup, le nouveau twin s'envisage dans les tours, entre 4000 et 6000. Les poussées s'y révèlent longues et viriles, quand elles étaient tendres plus en bas. Moins mécaniques, à la limite du cognement, même. Ce que l'on regrette: il lui manque un vrai son. Bien sûr, il y a parfois ces cognements-claquements en bas, et toujours ces cliquetis de culbuterie; mais on aimerait une vraie voix, comme la 850, un pur vrombrissement. De nouveaux échappements aideront. La ligne sera le premier travail du préparateur, à n'en pas douter. Suivront certains détails de finition: un radiateur d'huile plus discret, des commandes reculées mieux positionnées... Viendra ensuite la proposition des quelques bonnes pièces qu'on aurait aimé trouver immédiatement sur la 961: un réservoir alu ou de belles plaques moteur, en Z si possible. Mais il n'y aura pas besoin d'aller beaucoup plus loin. Surtout, ces modifications se limiteront à de la cosmétique. Car en dynamique, il n'y a pas grand-chose à ajouter. Le comportement de la Commando est dans les standards contemporains: elle marie stabilité et vivacité, facilité et sportivité. On peut opter pour le jeu et chercher à taper un chrono sur une montée que l'on connaît; ou choisir la balade et enrouler tranquillement; on peut même jouer le sprinter des grands boulevards et enchaîner les accélérations. La Norton Commando 961 se plie à tout avec un égal bonheur. Bref, ni roadster, ni streetfighter, ni sportive ni que sais-je encore: c'est une moto comme étaient les motos, anglaises de préférence, avant que les Japonais n'inventent la division du travail motocycliste. En cela, Norton a arrêté avec succès quarante ans d'évolution de l'espèce.

Texte B. Bussillet. Photos J.-F. Muguet.

FICHES TECHNIQUES

NORTON COMMANDO

	961 SE	850 MK II
Modèle	2010	1974
Millésime		
Moteur		
Type :	bicylindre parallèle, 4-temps, refroidi par air	idem
Distribution :	culbuteurs, 2 soupapes par cylindre	idem
Alésage x course :	88 mm x 79 mm	77 mm X 89 mm
Cylindrée	961 cm ³	828 cm ³
Puissance maxi :	80 chevaux à 6500 tr/mn	60 chevaux à 6000 tr/mn
Couple maxi :	8,9 mkg à 5200 tr/mn	7,7 mkg à 5000 tr/mn
Alimentation :	injection électronique	2 carburateurs Amal, ø 32 mm
		modèle de l'essai : 1 monocarburateur Mikuni VM 36
Boîte :	5 rapports	4 rapports
Embrayage :	multidisque en bain d'huile	idem
Partie-cycle		
Cadre :	double berceau tubulaire en acier, bras oscillant en alu	idem bras oscillant en acier
Angle de colonne/chasse :	24,5° / 99 mm	62° / 106 mm
Suspension avant :	fourche Ohlins, ø 43 mm	fourche Roadholder, ø 35 mm modèle de l'essai : fourche Marzocchi ø 35 mm
Suspension arrière :	double amortisseur Ohlins	double amortisseur Girling modèle de l'essai : double amortisseur Koni
Freins avant :	2 disques Ohlins, ø 320 mm, étriers 4 pistons Brembo	simple disque ø 272 mm, étrier Norton Lockheed 2 pistons modèle de l'essai : 2 disques Brembo 260 mm étriers 2 pistons Brembo PD6
Frein arrière :	1 disque Ohlins, ø 220 mm, étrier 2 pistons	1 tambour simple came ø 177 mm
Roues :	AV : 3,5 x 17" ; AR : 5,5 x 17"	AV : 4,1 x 19" ; AR : 4,1 x 19"
Dimensions		
Réservoir :	17 l	15 l (fastback en fibre, mod. de l'essai)
Hauteur de selle :	813 mm	785 mm
Empattement :	1420 mm	1445 mm
Poids à sec :	188 kg	178 kg