



1960

Parce que les motos A.J.S. de la gamme 1960, mentionnées et illustrées dans le présent catalogue ont été dessinées par les responsables du service course du modèle de compétition 7R, il n'est pas surprenant que l'allure de moto de course soit plus apparent que sur les modèles des années antérieures.

L'entièrement nouvelle "Légère 350" à hautes performances est similaire aux modèles de 250 cc., qui sont maintenant fournis, équipés d'un nouveau réservoir à essence d'une ligne plaisante, à grande capacité.

Tous les modèles mono et bicylindres lourds ont été redessinés et se composent tous d'un tout nouveau cadre double berceau de très haute résistance.

Un cadre à tubes doubles de même inspiration équipe également les modèles de compétition de grosse cylindrée.

L'influence des modèles de course est aussi apparente par les culasses à grand échappement qui permettent une très grande augmentation de la puissance des grosses mono et bicylindres.

Il y a tout lieu de croire que la gamme des modèles A.J.S. pour 1960 fera sensation et ce ne sera pas en vain que nous aurons effectué cet énorme travail.



DES MOTOCYCLETTES DE QUALITE POUR TOUS USAGES

MODELE 14 — 248 cc.

Mondialement reconnue comme la plus rapide et la plus jolie moto standard 250 cc. jamais produite.

MODELE 14CS — 248 cc.

Une 250 cc. de compétition pour tous usages qui combine à la fois de hautes performances à un maniement aisé.

MODELE 8 — 348 cc.

Etudiée pour donner entière satisfaction à l'amateur de "solo", ce tout nouveau modèle permet des performances qui ne sont égales que par sa ligne.

MODELE 16 — 347 cc.

Modèle robuste très attractif à hautes performances, infatigable et très économique.

MODELE 16C — 347 cc.

Moto légère de trial à cadre court et grande garde au sol — créditée d'une très longue liste de succès.

MODELE 18 — 498 cc.

Calme et docile mais tout aussi capable de grandes vitesses, le modèle 18 remplit les aspirations de tous les amateurs de motos monocylindriques.

MODELE 18CS — 497 cc.

On ne peut attendre que d'excellents résultats pour 1960 de l'heureuse combinaison d'une vitesse accrue grâce aux nouvelles culasses redessinées et d'un maniement plus aisé grâce au nouveau cadre double berceau.

MODELE 20 — 498 cc.

Hautes performances, confort, sécurité, toutes qualités obtenues à un prix très raisonnable.

MODELE 31 — 646 cc.

Docile quoiqu'extrêmement rapide, le modèle 31 se sent tout aussi à l'aise en trafic dense qu'à grande vitesse sur route libre.

MODELE 31 De Luxe — 646 cc.

Ce modèle a été spécialement conçu pour l'enthousiaste difficile qu'un supplément de prix ne rebute pas dans le but d'obtenir une machine plus raffinée.

MODELE 31CS — 646 cc.

Equipée du nouveau cadre double berceau et d'un moteur plus poussé, le modèle 31CS obtiendra encore plus de succès pour les courses de longue distance en tous terrains pour lequel il a été conçu.

MODELE 31CSR — 646 cc.

Ce modèle est très populaire chez les amateurs de parcours à très grande vitesse, de par son maniement aisé.

MODELE 7R — 349 cc.

Le modèle 7R n'est pas une machine de série, sa production est assurée à la pièce par le département "courses" de l'usine, ce qui lui vaut des performances égales à celles des machines de compétition d'usine.

SPECIFICATIONS

Monocylindres:

350 cc. Modèle 16 et 500 cc. Modèle 18

Bicylindres:

500 cc. Modèle 20 et 650 cc. Modèle 31 et 31 De luxe.

MOTEURS: Monocylindriques:

Cylindrée 347 cc. Alésage 69 m.m.

Course 93 m.m.

Cylindrée 498 cc. Alésage 82,5 m.m.

Course 93 m.m.

Culasses en alliage léger, à échappement simple, à ailettes très profondes — à sièges de soupapes rapportés incorporés. Soupapes inclinées à queue chromée, guides lubrifiés — boîtier démontable pour les balanciers, ressorts de soupapes en double épingle à cheveux, poussoirs en duralumin — basculines en acier trempé — cames commandées par pignon. Carter coulé sous pression, en alliage d'aluminium — Pompe à plongeur réciproquant assurant la lubrification de tous les organes en mouvement. Double roulement à billes du côté transmission et buse-lure de bronze du côté distribution.

Vilebrequin à volants équilibrés séparément — axe d'accouplement de grand diamètre — triple roulement à galets à cage — bielle en acier forgé très résistant — bague en alliage léger — filtre magnétique dans le bouchon du carter — Cylindre en fine fonte durcie, à ailettes très profondes, piston à faible tolérance, segment racleur double et 1er segment compresseur chromé.

Bicylindriques:

Cylindrée 498 cc. Alésage 66 m.m.

Course 72,8 m.m.

Cylindrée 646 cc. Alésage 72 m.m.

Course 79,3 m.m.

Culasses séparées en aluminium coulé sous pression, soupapes à sièges rapportés — balanciers montés sur arbres excentriques et démontables séparément, double arbre à cames à commande par pignon, balanciers en acier forgé, poussoirs en duralumin — queue de poussoir en acier — ressorts de soupapes doubles. Vilebrequin robuste à 3 paliers en alliage d'acier — double roulement à galets avec cage — coussinet central de distribution d'huile à alimentation directe par l'intermédiaire d'un pompe à grand débit, de même qu'une seconde pompe de balayage d'huile, toutes deux commandées par arbre à cames.

Filtre tamis de grande surface incorporé dans le carter — filtre magnétique dans le bouchon de vidange du carter.

Bielles forgées en alliage léger, 3 coussinets Vandervell aux têtes des bielles, pistons à faible tolérance coulés sous pression — segment de compression chromé, segment racleur double. Cylindres d'acier profondément ancrés dans le carter par des boulons de retenue qui les traversent, assurant ainsi une rigidité maximum.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Les monocylindriques et les bicylindriques standard sont équipées d'une puissante génératrice à courant alternatif à rotor commandé directement par l'arbre principal côté transmission.

Le distributeur des modèles "Twin" est commandé par pignon, le rupteur sur les modèles monocylindriques par l'arbre à came — l'avance est automatique.

Un interrupteur à 2 positions, placé dans le phare de 18 cm. de ϕ permet, en cas de nécessité, la mise en marche directe sans l'aide de la batterie.

La bobine, le conjoncteur-disjoncteur et avertisseur sont masqués mais facilement accessibles; la batterie est enfermée mais rapidement amovible.

L'allumage par magneto avec alternateur de 60 watts est fourni d'origine sur les "Twin" De Luxe — Tous deux sont commandés par pignon — le contact est manuel — le voltmètre est isolé par du caoutchouc mousse.

Un réflecteur réglementaire est incorporé dans le feu rouge arrière en matière plastique moulée — Ampèremètre incorporé dans le phare — Interrupteur combiné et bouton d'avertisseur montés sur le guidon.

CARBURATEUR

Amal monobloc, à isolation thermique — régulateur du câble de gaz et levier d'air séparé.

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSION

Boîte lourde à 4 vitesses de fabrication A.J.S. à nouvelles démultiplications — Sélecteur au pied — amortisseur de chocs en caoutchouc incorporé dans l'embrayage à disques multiples. Levier de sélecteur et levier de pédale de lancement réglables — Chaîne primaire à bain d'huile dans carter en aluminium poli — Carter de chaîne arrière profond en acier pressé.

CADRE — FOURCHES ET SUSPENSIONS

Repose-pieds arrière et attaches pour side-car — Béquille centrale et latérale — Fourche oscillante à buselure en bronze autograisseur.

Fourche avant réglable, téléhydraulique, ressorts d'amortisseurs à 3 positions — réservoir en alliage léger poli, support de phare incorporé aux cache-poussière.

GARDE-BOUE

D'un seule pièce, en acier résistant, de section très profonde et d'une ligne plaisante.

SELLE

Caoutchouc mousse très épais à deux niveaux, armature robuste en acier et recouvrement en Vynide.

ROUES-PNEUS ET FREINS

Moyeux pleins en alliage léger — roulements à galets coniques réglables — rayons droits — Freins à expansion interne de 18 cm. de ϕ — Tambours de frein usinés après construction de la roue pour assurer une très grande pré-

cision et un maximum d'efficacité de freinage. 3,25" \times 19" pneu avant (sur tous les modèles). 3,25" \times 19" pneu arrière (modèle de 350 cc.). 3,25" \times 19" pneu arrière (tous les modèles de 500 cc. et 650 cc.).

Fontes de roues chromées.

Les modèles De luxe bicylindriques sont fournis avec roue arrière à broches rapidement démontable — goujons gainés de caoutchouc.

RESERVOIRS

Réservoir à essence de 20,5 litres, monté sur blocs de caoutchouc, réservoir à huile de 2½ litres.

Ces deux réservoirs en tôle d'acier soudé. Bouchon de remplissage rapide, robinet d'essence double avec position de réserve.

DIRECTION — REPOSE-PIEDS

Guidon réglable en tube d'acier chromé de $\frac{3}{8}$ " de ϕ .

Repose-pieds en acier forgé, réglables et recouverts de gaines caoutchoutées très épaisses.

COMPTEUR

Compteur de vitesse gradué jusque plus de 180 kmh monté dans le phare et éclairé.

PRESENTATION

Surface bondérisée — 3 couches d'émail noir de la meilleure qualité, cuit au four à haute température.

Le réservoir à essence comporte un liseré or et est fourni muni de l'emblème à 3-dimensions A.J.S., or et bleu.

Genouillères en caoutchouc.

Les "twins" De luxe sont livrées avec les panneaux du réservoir à essence chromés avec baguette plastique bleu — Echappement — jantes de roues, guidon, bouchons de réservoirs, leviers et manettes etc. . . chromées.

Carter de chaîne primaire, couvercle de distribution, réservoirs de fourches téléhydrauliques en aluminium poli.

Voir sous "suppléments facultatif" les détails en ce qui concerne les combinaisons de couleurs.

SUPPLEMENTS FACULTATIFS

Filtre à air, roue arrière à broches rapidement détachable, frein de direction, serrure anti-vol, porte-fontes, barre de protection.

FINIS

Panneaux de réservoir à essence chromés sur les modèles standard.

Garde-boue, réservoirs etc. . . en blue A.J.S. à panneaux de réservoir à essence chromés avec baguette plastique noir.

Comme ci-dessus mais avec réservoir à essence en fini 2 tons bleu A.J.S. et gris clair avec trait chromé de séparation.

SPECIFICATIONS

MONOCYLINDRIQUES 250 cc. MODELE 14 et 350 cc. MODELE 8

Essentiellement identiques, certaines variations en dimensions ainsi que d'autres sont reprises là où elles sont d'application.

MOTEURS

Cylindrée 248 cc. Alésage 70 m.m.
Course 65 m.m.

Cylindrée 348 cc. Alésage 72 m.m.
Course 85,5 m.m.

Culasse en alliage léger à échappement simple, soupapes inclinées, boîte démontable pour les balanciers, ressorts de soupape en double épingle à cheveux, poussoirs en duralumin, cames doubles, basculines. Axe maneton en deux pièces, roulement à cage à la tête de bielle, bielles en acier forgé, cylindre entrant profondément dans le carter, piston coulé sous pression, segments: 2 de compression et 1 racleur d'huile — lubrification à carter sec avec alimentation en huile à toutes les pièces en mouvement par pompe à huile à plongeur réciproquant.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Alternateur puissant à rotor commandé par l'arbre principal moteur du côté transmission. Interrupteur à 2 positions pour mise en route directe en cas de besoin — Rupteur aisément accessible, batterie, bobine, redresseur etc.

CARBURATEUR

Amal monobloc à isolation thermique — réglage du câble des gaz et levier d'air.

BOITE DE VITESSES-TRANSMISSION

Boîte à 4 vitesses de forme cylindrique avec arbre principal moteur arrivant excentriquement — fixé directement au carter avec réglage par pivotement, sélecteur au pied, embrayage à disques multiples, levier de mise en marche rabattable — chaîne primaire à bain d'huile, amortisseur de chocs dans l'embrayage. Carter de chaîne en équipement facultatif.

CADRE-FOURCHES-SUSPENSION

Tube supérieur de grand diamètre, brasé au tube de direction et à l'attache du bras oscillant à l'arrière — Tube droit boulonné sur l'arrière du cadre.

Blindage de dessous du moteur en tôle d'acier. Suspensions télescopiques à huile montées sur supports flexibles.

Sur modèles 14, fourches télescopiques à huile — Amortisseurs autograisseurs.

Sur modèles 8, fourches téléhydrauliques. Béquille centrale.

GARDE-BOUE

De section profonde en tôles d'acier épaisses et de ligne moderne.

SELLE

Armature robuste en acier — Garniture à 2 niveaux de caoutchouc mousse — recouvrement en Vynide grainé noir.

ROUES-PNEUS ET FREINS

Modèle 14: 3,25" × 17" roues et pneus.

Modèle 8: 3,25" × 18" roues et pneus.

Roulements à galets coniques réglables — moyeux pleins — freins à expansion interne de 15 cm. de ϕ .

RESERVOIR A ESSENCE

En tôle d'acier de 14½ litres de contenance, montés sur blocs de caoutchouc (3).

DIRECTION — REPOSE-PIEDS

Guidon réglable en tube d'acier chromé de 1" de ϕ . Repose-pieds en acier forgé, réglables recouverts de gaines caoutchoutées.

PRESENTATION

Voir Mono et Twin standard.

EQUIPEMENT FACULTATIF

Réservoir à essence noir à liséré or A.J.S.

SUPPLEMENTS FACULTATIFS

Filtre à air, porte-fontes, portes-bagages, barres de protection, béquille latérale, carter de chaîne fermé etc. ...

FINIS

Réservoir à essence en 2 tons bleu A.J.S. et gris clair avec baguette centrale chromée.

Réservoir à essence chromé à sigle A.J.S. en relief et liséré argent.

TWINS DE SPORT 650 cc. — MODELES 31CS et 31CSR

Les twins de sport ont les mêmes caractéristiques de base, mais les spécifications ont été modifiées aux fins d'adapter la 31CS pour des compétitions rapides en tous terrains et la 31CSR pour les courses de vitesse sur route.

MOTEUR ET EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Moteur spécialement mis au point avec pistons à haute compression — Cylindre du type course redessiné — Silencieux d'échappement simple sur échappement double.

Allumage par magneto à contrôle manuel et une génératrice à courant continu sur les 2 modèles — Phare normal sur la CSR et phare rapidement amovible de 18 cm. ϕ sur la 31CS.

Voltmètre monté sur support oscillant.

Carburateur Amal monobloc de 1½".

BOITE DE TRANSMISSION

Comme pour les modèles standard mais mécanisme en acier spécial traité pour travailler à hautes températures.

CADRE-FOURCHES ET SUSPENSION

Nouveau cadre double berceau renforcé dans sa partie arrière.

Suspension à longue course avec ressorts spéciaux et freinage hydraulique.

Fourches téléhydrauliques avec ressorts spéciaux à freinage modifié.

ROUES-PNEUS

Modèle 31CSR Standard.

Modèle 31CS 3,25" × 19" à l'avant — pneus Trial Universal sur roue standard.

4,00" × 19" à l'arrière-pneus Dunlop sports sur roue du modèle compétition, à jantes WM3, rayons droits très solides — Axe et bouchons de sécurité spécialement traités.

RESERVOIRS A ESSENCE

Sur modèle 31CSR, du type standard de 19 litres en Bleu A.J.S. à panneaux chromés.

Sur modèle 31CS, du type compétition de 9 litres en Bleu A.J.S.

GUIDON — REPOSE-PIEDS

Guidon du modèle standard, sport ou semi-western. Repose-pieds en acier forgé, très robustes.

Attache de chaque côté du cadre en acier special.

SELLES

Longue selle du type course — Couche épaisse de caoutchouc mousse à recouvrement en Vynide — Armature en acier renforcé.

GARDE-BOUE

EN ALUMINIUM POLI à montants en acier tubulaire.

FINI

Comme pour les "Twin" standard mais avec réservoir à essence en rouge cardinal à panneaux chromés sur les CSR et rouge cardinal à liséré peint à la main sur les CS.

Garde-boue et couvercle de culbuterie en aluminium poli.

EQUIPEMENT FACULTATIF

Où c'est possible: pignon moteur, réservoir à essence, roues et pneus du modèle standard.

EQUIPEMENT MOYENNANT: SUPPLEMENT

Réservoir à essence chromé à sigle rouge en relief et liséré peint à la main.

Réservoir de compétition de 13,5 litres.

Filtre à air — Compte-tours.

CROSS — MONOCYLINDRE 500 cc. — MODELE 18CS

A l'exception du moteur et d'autres détails repris ci-dessous, les caractéristiques du modèle 18CS sont les mêmes que celles des modèles "Twin" de sport. Ce modèle est fourni en équipement de compétition mais un équipement routier peut s'obtenir moyennant supplément de prix.

SPECIFICATIONS

MOTEUR

Cylindrée 497 cc. — Alésage 86 m.m.
Course 85,5 m.m.

Nouvelles culasses redessinées en alliage léger avec passage d'admission agrandi—fourni avec carburateur Amal Grand Prix (1½") et filtre à air de forme cylindrique très efficace.

Cylindrique en alliage léger à ailettes nombreuses et profondes et à passage des poussoirs de culbuterie incorporés.

Piston à haute compression — Vilebrequin équilibré statiquement et dynamiquement — roulements à cage de grand diamètre à la tête de bielle.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Magnéto étanche à contrôle manuel.

Si l'éclairage électrique est souhaité, une génératrice à courant continu est fournie, commandée par l'arbre moteur et placée dans le carter de chaîne primaire en aluminium poli. Phare amovible de 18 cm. de ϕ .

RESERVOIR A HUILE

Réservoir normal mais monté du côté transmission de façon à permettre le montage du carburateur "Grand Prix", du nouveau filtre à huile et d'une batterie de petites dimensions quand l'éclairage est demandé.

GUIDON

Très large et droit du type cross.

EQUIPEMENT FACULTATIF

Comme pour les twins de sport.

SUPPLEMENTS FACULTATIFS

Eclairage électrique et roue arrière rapidement amovible.

Porte-plaque, silencieux, repose-pieds arrière, feu de stop, compte-tours etc. . . .

CROSS — MONOCYLINDRIQUE 250 cc. — MODELE 14CS

Comme ce modèle ne diffère du modèle standard qu'en quelques points, néanmoins importants, les différences essentielles sont reprises ci-dessous:

Moteur à haute compression, spécialement mis au point — tuyau d'échappement à longueur minutieusement calculée — allumage direct du type course — Cadre renforcé, moyeux très solides, de même que les roues et freins, suspensions arrières à grande course, fourches télehydrauliques spéciales, tubes spécialement traités pour hautes températures — filtre à air de forme cylindrique à grand débit — blindage de dessous du moteur.

Garde-boue polis en alliage léger — réservoir à essence de 12 litres — repose-pieds spécialement résistants.

Pignons de boîte en acier spécial, donnant des démultiplications étudiées pour le cross.

Pneu avant — Dunlop Sport de 3,00" \times 19".

Pneu arrière — Dunlop Sport de 3,50" \times 19".

Les deux roues fournies avec boulons de sécurité.

Fournie complète avec silencieux, porte-plaque etc. . . .

SUPPLEMENTS FACULTATIFS

Equipement électrique d'éclairage rapidement amovible.

TRIAL MONOCYLINDRE 350 cc. — MODELE 16C

Le modèle 16C est de très loin la moto de trial qui a remporté le plus de victoires en compétitions pendant l'année 1959.

A part quelques détails, ses caractéristiques techniques sont inchangées pour 1960.

MOTEUR

Cylindrée 347 cc. — Alésage 69 m.m.
Course 93 m.m.

A basse compression — soupape à faible recouvrement pour rotation lente, culasse et cylindre en alliage léger, échappement simple, volants lourds.

Magnéto étanche à contrôle manuel.

BOITE DE VITESSES

Rapports espacés — 4 vitesses.

CADRE-FOURCHES ET ROUES

Grande garde au sol, cadre soudé à empattement court très léger — Garde-boue en aluminium poli, réservoir à essence en aluminium de 9 litres, selle réglable et imperméable — guidon de trial large — blindage du dessous du moteur en acier — repose-pieds montés vers l'arrière, moyeux en acier léger — tambours de freins en "chromidium" — rayons très solides. Fourches télehydrauliques légères et porte-guidon en alliage léger.

Pneu arrière "Trial Universal" de 4,00" \times 19".

Pneu avant "Trial Universal" de 2,75" \times 21".

EQUIPEMENT FACULTATIF

Piston à haute compression — cames standard — roues et pneus standard.

SUPPLEMENTS FACULTATIFS

Equipement électrique d'éclairage avec phare

rapidement amovible — génératrice commandée par chaîne.

COURSE — MONOCYLINDRE 349 cc. O.H.C. — MODELE 7R

La machine de course modèle 7R est probablement la plus rapide et certainement la plus populaire des machines de course de 350 cc. jamais produites.

Chaque modèle est construit séparément, testé au banc dans notre département "course" et fourni en ordre de marche conformément aux réglementations de la F.I.M. pour les compétitions en classe "Internationaux".

MOTEUR

A échappement simple-arbre à cames en tête, commandé par chaîne — culasse en alliage léger à sièges de soupape rapportés, soupape d'échappement au sodium, ressorts de soupapes en double épingle à cheveux, basculine à galet de roulement, axe de basculine avec excentrique.

Carter au magnésium, boîtier de cames, carter de distribution etc. . . .

Volants en acier usinés, bielle en acier forgé K.E. 805, axe maneton en 2 pièces — roulement à cage à galets à la tête de bielle, cylindre en alliage léger chemisé avec chemise en fonte, pompe à huile à grand débit, réciproquante et commandée par pignons.

Magnéto de course, carburateur Amal Grand Prix, double arrivée d'essence par flexibles.

Boîte de vitesse A.J.S. de course montée sur pivot avec boulon de guidage — Embayage à disques multiples — Sélecteur au pied réglable. Cadre double berceau, bras oscillant brasé, d'une seule pièce.

Moyeux magnésium coniques, tambours de frein en fonte rapportés, freins de 20,5 cm. de ϕ , rayons droits.

Pneus: 2,75" \times 19" à l'avant et 3,25" \times 19" à l'arrière de marque Dunlop Racing sur jantes en alliage léger.

Réservoir à essence en aluminium de 22,5 litres de forme améliorée — Réservoir à huile de 4 litres. Logement pour second carburateur —

Disque caréné en fibres de verre avec logement de compte-tours monté sur silent-blocs — disques arrières incorporés — Selle en fibre de verre modifiée avec appui arrière, pare-brise en plexiglass, frein de direction, collier sur guidon — leviers de commandes à extrémités sphériques — bouchons de réservoir à fermeture rapide, graisseurs de chaîne réglables, etc. . . .