

1955

**AJS**



DOCUMENT GRATUIT qui ne peut pas être vendu

**LA MOTOCYCLETTE DE MARQUE**

# LES MOTOS A·J·S TYPES 1955

La plus importante parmi une longue série de victoires en 1954 a certainement été la victoire du Tourist Trophy à l'Île de Man, catégorie 350, laquelle fut remportée à la vitesse record de 147 Km/h.

Le fait que sur les 32 A.J.S. participantes, 28 terminèrent la course sans ennuis mécaniques en remportant les 1ère, 2ème, 4ème, 8ème, 9ème, et 10ème places en dit long sur la résistance du matériel en course et constitue à vrai dire un record dans ce domaine. Ce degré de résistance mécanique qui n'a pu être atteint que suite à l'expérience acquise en course pendant de nombreuses années, se retrouve sur tous les modèles de notre production courante établissant ainsi une des plus grandes supériorités techniques de la firme A.J.S.

C'est pourquoi nous vous conseillons de porter votre choix sur cette marque.

Choisissez une A.J.S. pour avoir du succès.

## A·J·S MOTORCYCLES

(Propriétaires: Associated Motor Cycles Ltd.)

LONDRES S.E.18 · ENGLAND

Téléphone: Woolwich 1223

Adresse Télégraphique: Icanopit, Wol, London

## LES PRINCIPALES VICTOIRES A·J·S AU COURS DE L'ANNEE 1954



### **TOURIST TROPHY (catégorie 350)**

1er: R. W. Coleman  
2me: D. K. Farrant  
en outre: les 4me, 6me, 8me, 9me et 10 me places

### **TOURIST TROPHY AUSTRALIEN**

1er: R. W. Coleman

### **CIRCUIT DE MARSEILLE (catégorie 350)**

1er: D. K. Farrant  
2me: R. McIntyre

### **CIRCUIT DE METTET (catégorie 350)**

1er: R. McIntyre  
2me: D. K. Farrant

### **GRAND PRIX DE FRANCE (catégorie 350)**

1er: Pierre Monneret

### **T.T. NÉO-ZÉLANDAIS**

1er: R. W. Coleman, ainsi que les 2me, 3me et 4me places

### **CIRCUIT D'IRLANDE NORTH WEST 200 (catégorie 305)**

1er: D. Ennett

### **GRAND PRIZ DE SUÈDE (catégorie 500)**

1er: R. W. Coleman

### **2 JOURS DES ALPES (Autriche)**

(catégorie sport de plus de 350 c.c.)  
1er: B. H. M. Viney

### **MOTO-CROSS DU COTSWOLD (catégorie 350)**

1er: G. H. Ward

### **TRIAL LAMBORELLE (Belgique)**

1er: B. H. M. Viney  
3me: E. Usher

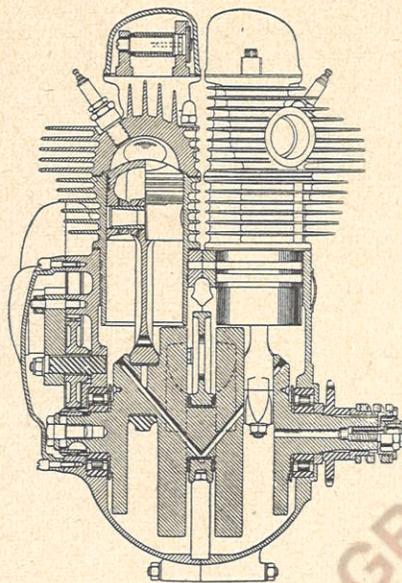
### **SIX JOURS D'ECOSSE**

Equipe des Marques remporté par Viney, Manns et Jackson

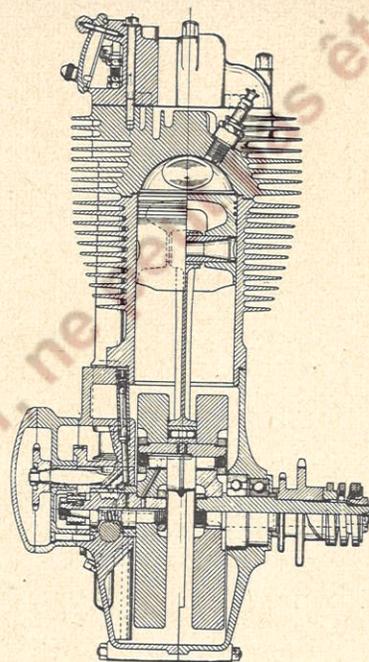
### **MOTO CROSS SUNBEAM (catégorie 350)**

1er: G. H. Ward

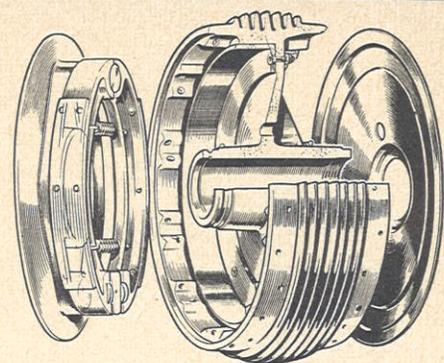
# INFORMATIONS TECHNIQUES



Coupe du bicylindre montrant l'arrivée d'huile au palier central et aux bielles.



Coupe du moteur monocylindre montrant la construction robuste de l'embielage et les ailettes de refroidissement du cylindre et de la culasse.



Les tambours de frein sont coulés sous pression en alliage léger afin d'allier la légèreté à la solidité.

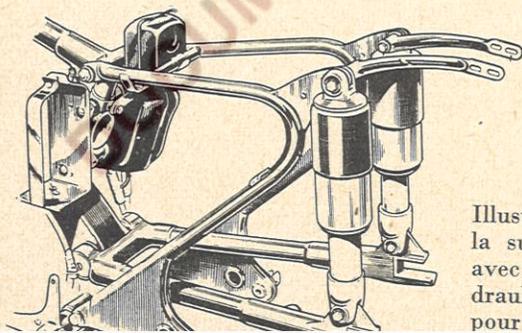
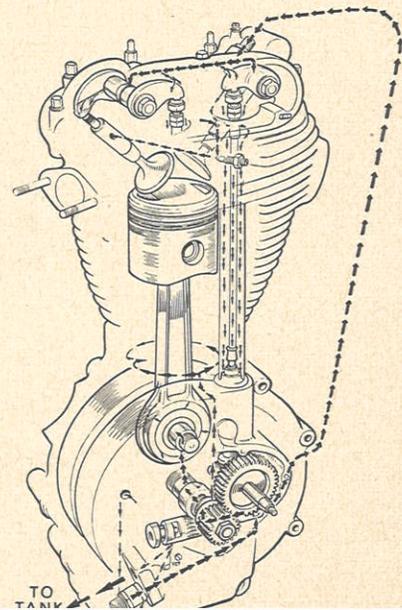
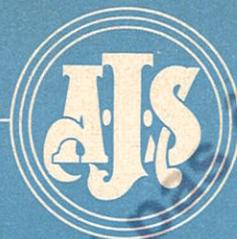


Illustration montrant la suspension arrière avec amortisseurs hydrauliques suffisants pour les plus mauvais

La lubrification des monocylindres est sous le principe du carter sec avec graissage sous pression pour



TO  
TANK

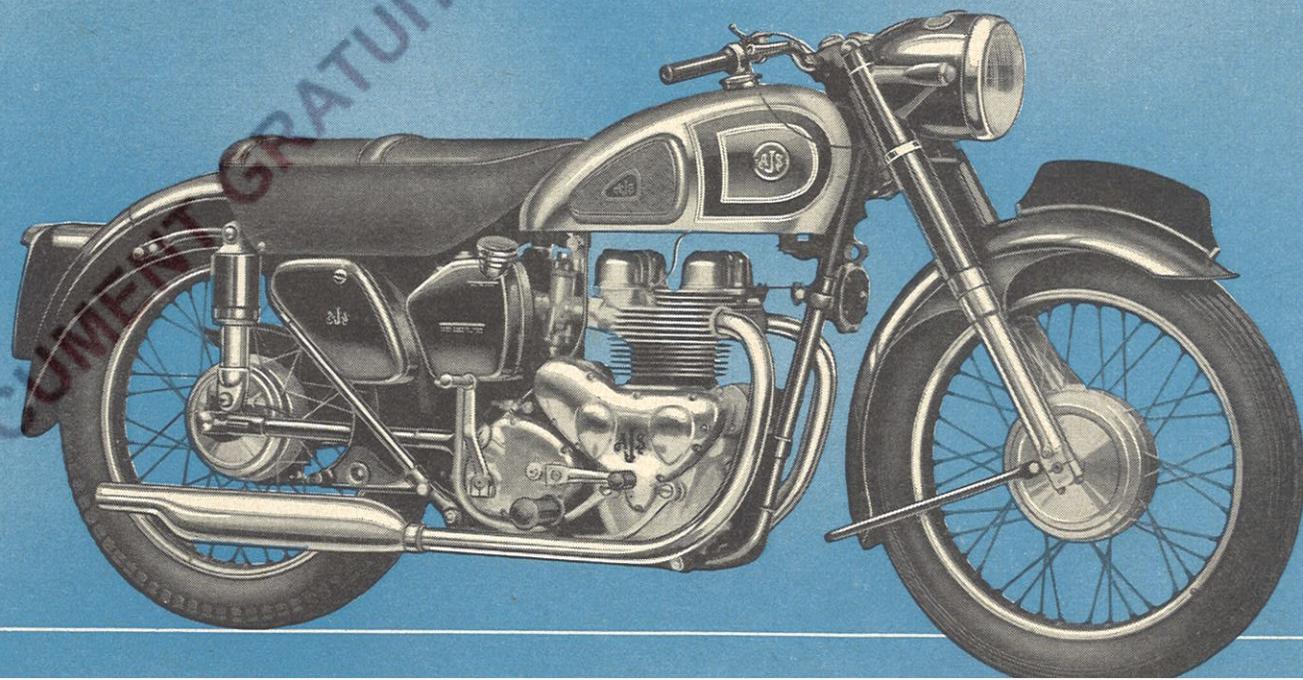


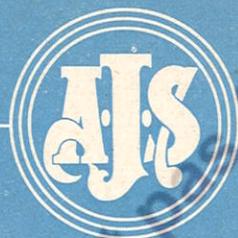
## Type 20

Bicylindre a suspension arriere  
498 c.c. O.H.V.

*Suspension totale par amortisseurs "Téléhydraulique"*

Démarrages faciles, souplesse et performances  
qui placent cette machine dans une catégorie  
à part.

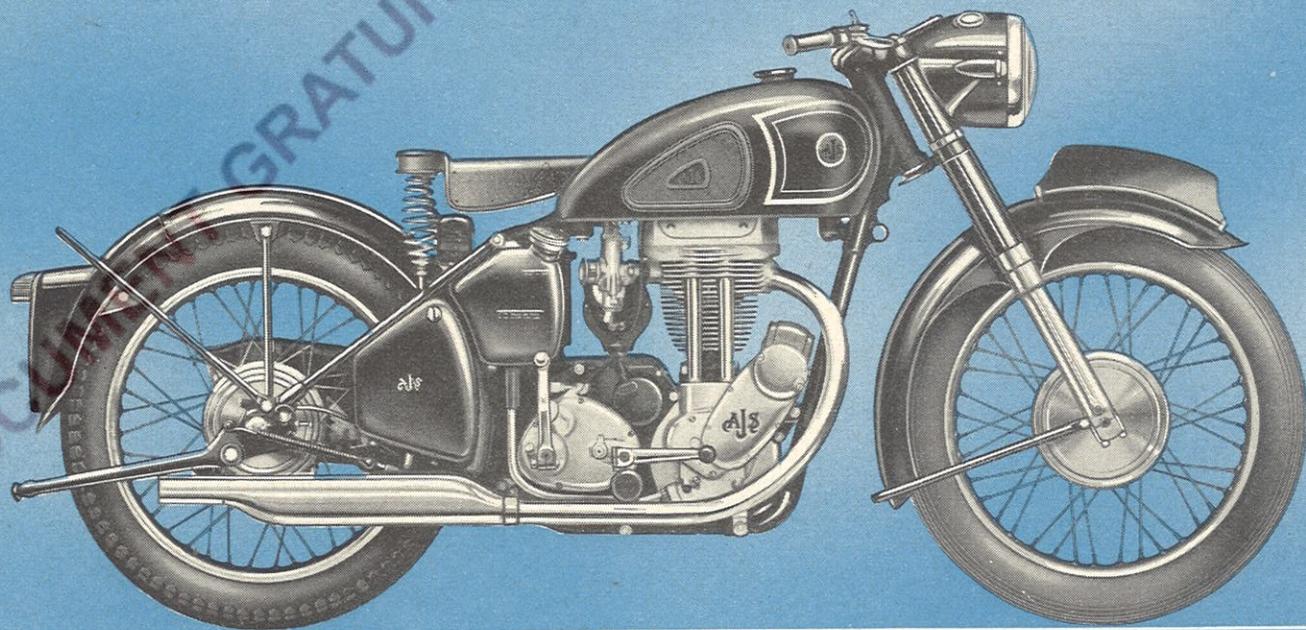


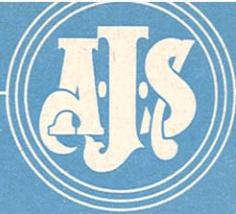


## Type 16M

347 c.c. O.H.V.

Les perfectionnements comprennent un nouveau type de phare, un nouveau garde-boue avant et des freins pleinmoyeu. Cette moto est une des plus recherchées en raison de son économie.

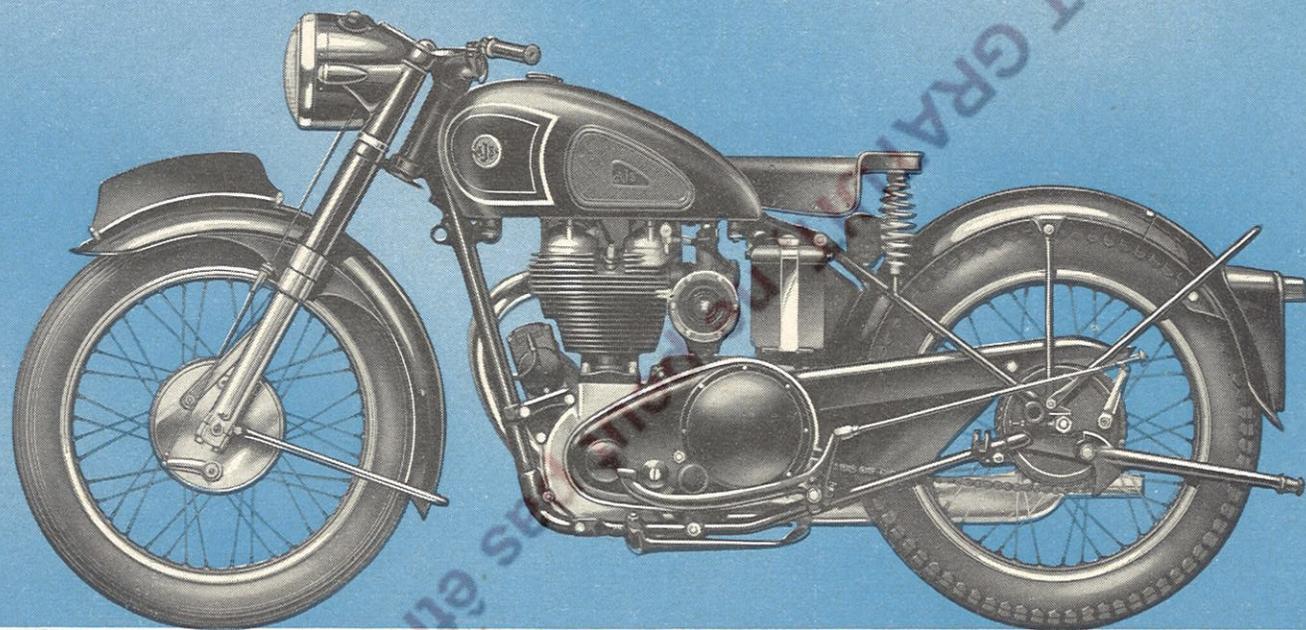




## Type 18

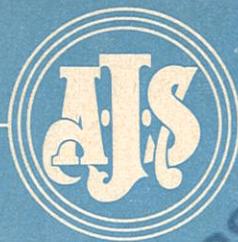
498 c.c. O.H.V.

Similaire au Type 16M, mais sa puissance accrue due au moteur de plus grande cylindrée, en fait la monture idéale pour le side-car ou le transport d'un passager.



Pour les détails techniques, consulter les pages 12 et 13

page 7

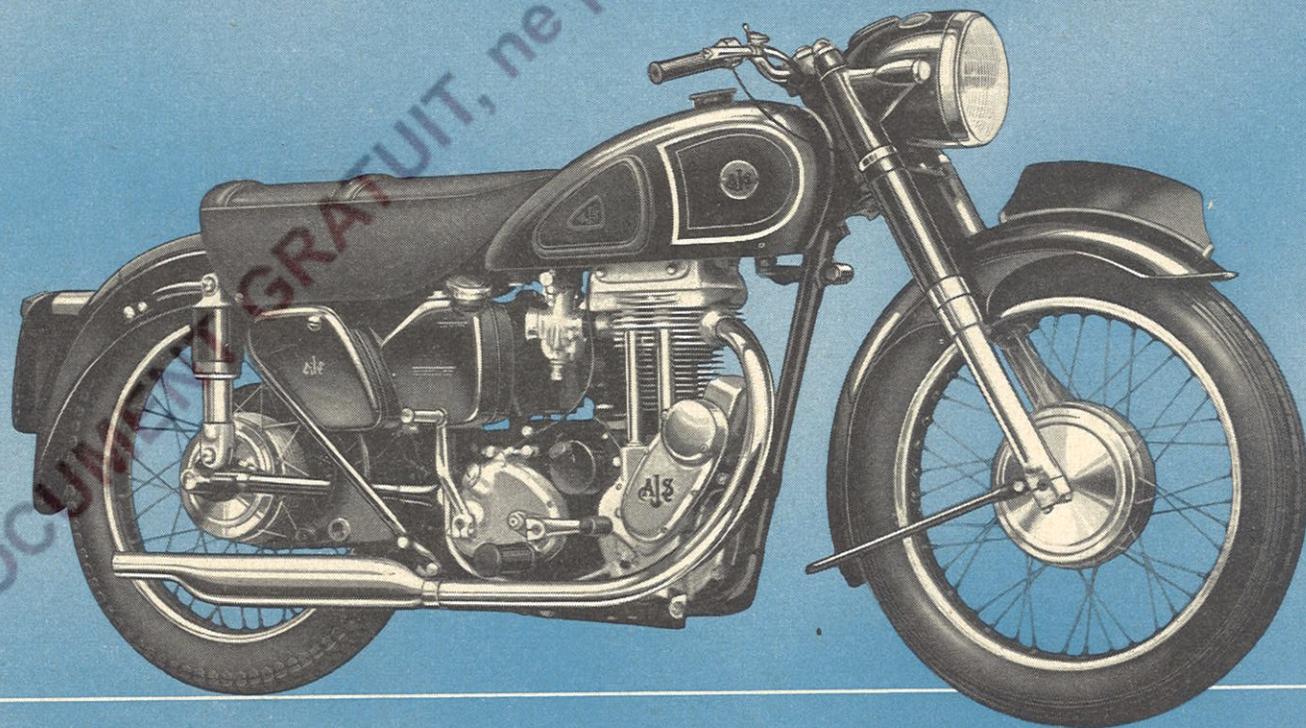


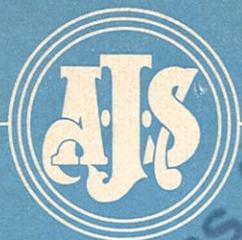
## Type 16MS

350 c.c. O.H.V.

*Avec suspension totale "Télédraulic"*

Les perfectionnements apportés sur ce type portent sur une roue arrière facilement démontable, un réservoir d'essence de 17 litres et un nouveau type de silencieux.



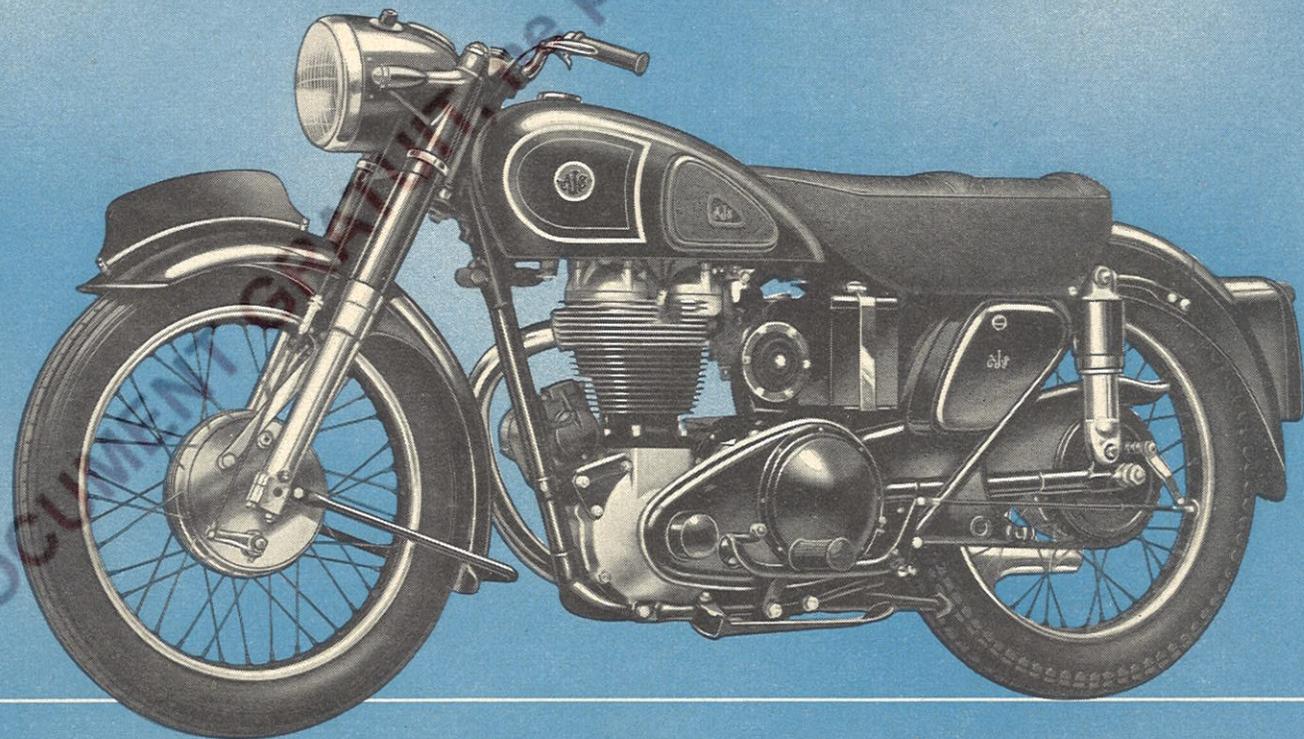


## Type 18S

498 c.c. O.H.V.

Avec suspension totale "Téléhydraulique"

Ce type monocylindre est particulièrement à conseiller pour celui qui veut allier les performances à l'économie.



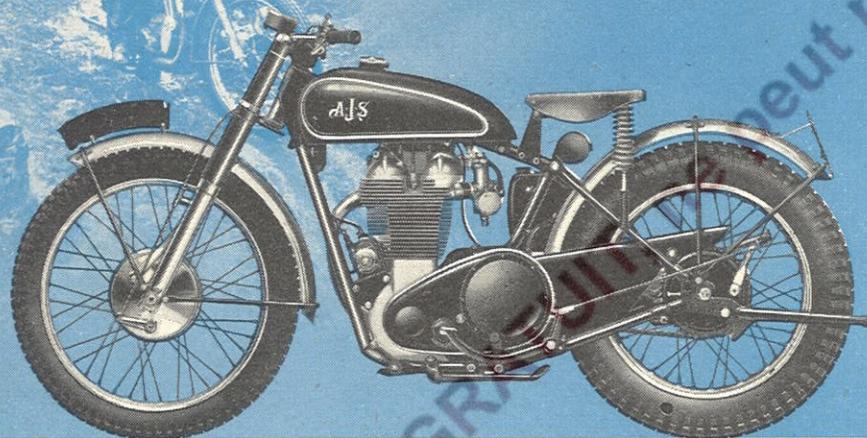
## Les Types

La fabrication des types compétition qui ont remporté un si grand nombre de victoires au cours des saisons passées sera poursuivie avec quelques améliorations en 1955. De nombreuses modifications ont été apportées en vue d'augmenter les performances, la stabilité et la résistance mécanique.

Les différences entre les machines de compétition et les types similaires normaux sont indiquées ci-dessous:

**LES TYPES 16MCS et 18CS** ont une suspension renforcée par des ressorts plus puissants. Le moteur est équipé de cames rapides, de pistons à taux de compression élevé, d'un carburateur Amal T.T.10, d'un nouveau siège allongé et de repose-pieds renforcés. La cadre reste toutefois le même.

**LES TYPES 16MC et 18C** sans suspension arrière ont un cadre brasé plus court et plus léger. La selle résistante à l'eau est ajustable. Les outils sont contenus dans une boîte cylindrique. Les rapports de la boîte de vitesse sont très espacés.



### Modeles

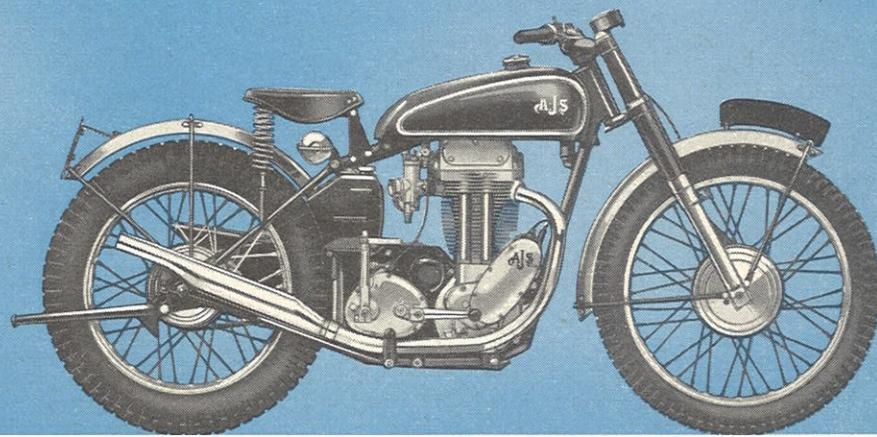
**16MC**

347 c.c. O.H.V.

**18C**

498 c.c. O.H.V.

Chaque machine est assemblée individuellement et devrait assurer un maximum de chances de succès dans toute compétition.



## Competition

Tous les types compétition sont équipés de gardes-boue en alliage léger poli et portent des pneus Dunlop type trial. La garde au sol a été augmentée et le tuyau d'échappement relevé. Un bouclier d'acier protège le carter. Le kick se replie. Le réservoir de dix litres est en alliage léger. La magnéto Lucas, hermétiquement blindée, comporte une avance réglable à la main. Le cylindre est en alliage léger.

### EQUIPEMENT FACULTATIF

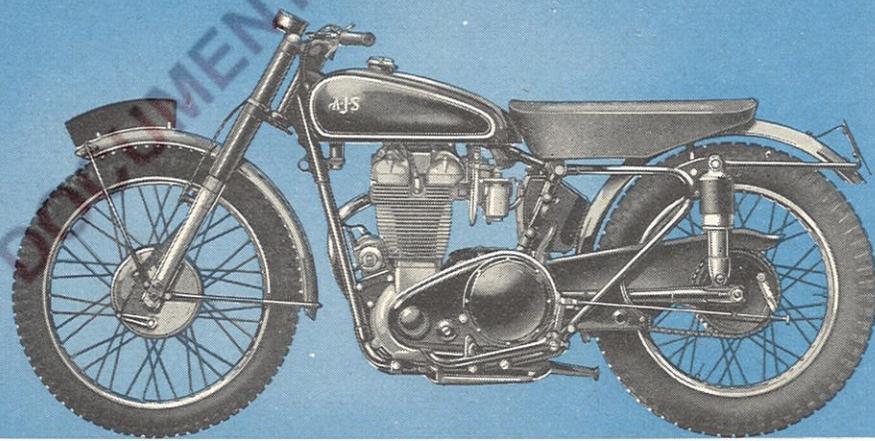
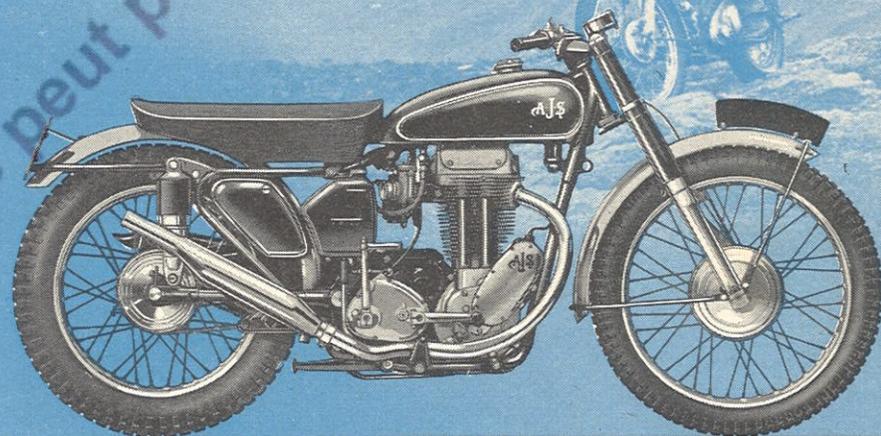
Rapports de boîte standard ou espacés.  
Roue arrière standard.  
Réservoir d'essence de 17 litres.

### EXTRAS

Rallonge au tuyau d'échappement.  
Pneus Dunlop Sport.  
Équipement électrique rapidement détachable.

### TYPE 7R

Un dépliant spécial est à la disposition de ceux qui s'intéressent à cette machine de circuit dont le succès a été en augmentant d'année en année. Tous les détails seront fournis sur demande.



## Modeles

**16MCS**

347 c.c. O.H.V.

**18CS**

498 c.c. O.H.V.

Ces machines à suspension arrière sont surtout destinées au moto-cross, domaine dans lequel elles ont remporté de nombreuses victoires.



## Description

### TYPES MONOCYLINDRES

Moteurs culbutés à haut rendement conçus par la firme A.J.S. Se fabriquent en deux cylindrées: 347 cm<sup>3</sup> (course 93, alésage 69) 498 cm<sup>3</sup> (course 93, alésage 82,5).

Les culasses en alliage léger sont coulées sous pression et portent des sièges de soupapes rapportés. De larges ailettes assurent un bon refroidissement. La distribution a été rendue aussi silencieuse que possible, d'une part par un blindage complet, d'autre part par une lubrification abondante. Les soupapes commandées par des tiges de culbuteurs en Dural à l'intérieur de tubes étanches et rappelées par des ressorts en épingle à cheveux, sont chromées et ont leur bout garni de Stellite.

Les pignons de distribution sont noyés dans l'huile. Il y a deux cames: une pour l'admission, l'autre pour l'échappement qui forment bloc avec leurs pignons respectifs.

L'embiellage, démontable, composé de deux volants d'acier individuellement équilibrés et d'une bielle d'acier traité, est porté sur deux roulements du côté transmission et sur une buselure de bronze du côté distribution. La bielle renforcée à l'endroit où elle entoure l'axe maneton (celui-ci est composé de deux pièces distinctes) tourne sur un triple roulement à galets avec cage en Dural.

Afin de pouvoir minimiser les tolérances, les pistons d'aluminium sont serrés dans un enroulement de fil d'acier. Ils comportent deux segments de compression (celui du haut est chromé) et un segment racleur.

### GRAISSAGE

La lubrification est du type classique à carter sec. L'huile est chassée sous pression à travers le moteur par une pompe à piston à double action. Un côté de celle-ci alimente l'embiellage et les soupapes tandis que l'autre renvoie le surplus d'huile retombant/dans le carter vers le réservoir. Des filtres métalliques et en feutre arrêtent toute matière étrangère à temps.

### TYPE BICYLINDRE

Cylindrée 498 cm<sup>3</sup>, course 72,8 mm., alésage 66mm.

Le moteur du type bicylindre vertical est conçu pour offrir une grande marge de sécurité même à très haut régime.

Le vilebrequin d'une pièce, est usiné à partir d'un acier spécial. Il est porté par trois paliers, deux roulements à l'extérieur et une buselure en bronze Vandervell au centre. Le carter dont la forme sphérique assure une rigidité à toute épreuve, est en alliage léger coulé sous pression. La construction assure que la buselure centrale qui sert à amener l'huile et qui est portée par une cloison maintenue entre les deux moitiés du carter (vissée du côté transmission), ne soit jamais trop chargée.

Les bielles sont en alliage léger et d'une rigidité à toute épreuve. Elles tournent sur coussinets Vandervell. Les boulons de bielle reposent sur des sièges en acier au lieu d'appuyer directement sur l'alliage léger remédiant ainsi à un point faible. Ceci est un exemple d'application à la construction de série de l'expérience acquise en course.

Comme sur les monocylindres, les pistons sont serrés dans un enroulement de fil d'acier et portent le segment supérieur chromé ainsi qu'un segment racleur à gorge.

Les cylindres ne forment pas bloc ensemble mais sont séparés. Ils sont en fonte tandis que les culasses sont en alliage léger coulées sous pression. La base des cylindres pénètre profondément dans le carter et tout l'assemblage de la culasse au carter est solidement boulonné ensemble de façon à former un tout d'une rigidité à toute épreuve.

Les queues de soupapes sont recouvertes de Stellite afin de minimiser l'usure. Les soupapes d'admission sont en acier silichrome et les soupapes d'échappement sont en acier spécial KE 965. Les culbuteurs forgés d'une pièce, sont montés sur des axes excentriques pour permettre le réglage du jeu des soupapes. Tout a été fait pour réduire au maximum l'inertie de la commande des soupapes; les cames attaquent les tiges par l'intermédiaire de bras oscillants de courte longueur. Il y a deux arbres à cames commandés par pignons, l'un actionnant l'admission, l'autre l'échap-

pement. Le tout est noyé dans un bain d'huile à niveau constant (l'excédent d'huile s'écoule vers le carter).

### GRAISSAGE

La lubrification est sur le principe classique du carter sec. Deux pompes à engrenages sont montées sur les extrémités des arbres à cames et tournent ainsi à moitié régime du moteur. La première chasse l'huile sous pression vers le palier central pour le graissage de l'embiellage ainsi que vers les culbuteurs à travers des canalisations forcées dans les blocs-cylindres. Le retour se fait par les tunnels de culbuteurs vers le mécanisme de distribution.

La pompe de renvoi dont le débit est double remonte l'huile du fond du carter vers le réservoir d'où elle recommence son circuit.

Des filtres facilement accessibles sont placés à l'aller et au retour et des soupapes de sûreté sont prévues comme protection contre des pressions excessives lorsque l'huile est rendue trop épaisse durant les grands froids.

*Caractéristiques communes aux monos et aux bicylindres*

### CARBURATEURS

Les modèles 1955 sont équipés des derniers types Amal monobloc dans lesquels cuve et chambre de mélange sont coulées d'une seule pièce. Il comporte un gicleur de ralenti et une vis de butée réglable. Les gaz se commandent par poignée tournante, l'air par une manette au guidon.

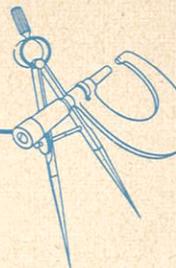
### ALLUMAGE

Les monocylindres sont équipés d'une magnéto Lucas commandée par chaîne, du type à aimant rotatif dont l'avance est automatique en fonction de la vitesse de rotation.

Le bicylindre comporte une magnéto commandée par pignons avec avance à main.

Tous utilisent les bougies KLG FE.80 en 'Corundite'.

# Description



## BOITE DE VITESSE

Quatre vitesses commandées par sélecteur au pied droit. Kick incorporé.

## EMBAYAGE

Multidisque à sec commandé par levier au guidon.

## TRANSMISSION

La chaîne primaire est sous carter tandis que la chaîne arrière est protégée sur la totalité de sa longueur par une tôle. Un amortisseur à ressort et came est fixé au bout de l'arbre moteur. Une lucarne d'inspection est ménagée dans le couvercle d'embrayage.

## CADRE

Du type berceau en tubes brasés. Des attaches pour side-car et repose-pieds pour le passager sont prévues d'origine. La suspension arrière du type à bras oscillant comporte des amortisseurs hydrauliques.

## FOURCHE

Télescopique avec amortisseurs hydrauliques.

## GARDES-BOUE

Celui de l'arrière du bicylindre comporte des à-côtés tandis que celui du monocylindre est simplement de section creuse.

Celui de l'avant est de conception nouvelle. Il est fixé en son centre à la fourche. La barre de fixation antérieure a été supprimée. L'ensemble est rigide et de ligne harmonieuse.

## ROUES

Jantes de 19 pouces, freins plein-moyeu en alliage léger coulés sous pression et rayonnage droit. Sur les machines à suspension arrière, la roue motrice est du type à broche et peut être démontée en approximativement 60 secondes. Le frein, la chaîne et son pignon restent en place.

## PNEUS

Avant: Dunlop ligné 3.25 x 19".  
Arrière: Dunlop normal 3.25 x 19"—3.50 x 19" sur les 500.

## FREINS

Freins tambours de 180 mm. de diamètre à l'avant et à l'arrière. Celui de l'avant s'actionne à partir du levier sur le guidon, celui de l'arrière par la pédale au pied gauche. Tous deux sont ajustables.

## RESERVOIRS

En tôle d'acier brasé. Parkerisé et émaillé noir. Sur le bicylindre le réservoir d'essence est chromé et partiellement peint. Les bouchons sont chromés et à fermeture rapide. La capacité du réservoir d'essence est de 17 litres pour les monocylindres et de 20 litres pour le bicylindre, celle du réservoir d'huile de 2 litres dans les deux cas. Ajoutons que les réservoirs d'essence sont montés sur blocs de caoutchouc et portent le motif A.J.S. des deux côtés.

## BEQUILLES

Sur les types pourvus d'une suspension arrière, il y a une béquille centrale et pas de béquille arrière. Tous les types ont en outre une béquille avant et une béquille latérale.

## SILENCIEUX

De conception nouvelle et de ligne harmonieuse. Durablement chromés et fixés par un collier.

## SIEGE

Les types pourvus d'une suspension arrière ont un siège duo en caoutchouc mousse recouvert de plastic noir, les modèles rigides sont équipés d'un siège pour une personne dont la position est ajustable.

## GUIDON

En tube de 22 mm. chromé, solidement tenu dans la tête de fourche et ajustable quant à son inclinaison. Il porte le bouton de klaxon et le commutateur code-route.

## REPOSE-PIEDS

Réglables et recouverts de caoutchouc. Le cadre porte des attaches pour les repose-pieds du passager.

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Le phare de 18 cm. de diamètre porte également le compteur kilométrique. De chaque côté du phare se trouvent fixées les lanternes. Le feu arrière est logé dans un boîtier en plastic donnant un éclairage rouge vers l'arrière et un éclairage blanc vers le bas. Le débit maximum de la dynamo est de 45 Watts pour les bicylindres et de 32 Watts pour les monocylindres. L'équipement comporte en outre un élément régulateur de tension, un klaxon et une batterie de 6 Volts.

## OUTILS

Les modèles monocylindres ont une boîte à outils du côté droit; les bicylindres en ont deux, une de chaque côté.

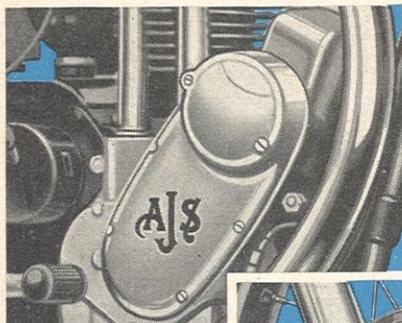
## PRESENTATION

Toutes les parties noires ont été parkerisées et émaillées au four en trois couches. Les lignes sur les réservoirs à essence sont peintes à la main; les jantes des roues chromées et émaillées noir au centre; les leviers de commande et certaines autres parties sont chromés sur une bonne épaisseur pour résister à l'usure. Les parties en aluminium sont polies.

## EQUIPEMENT

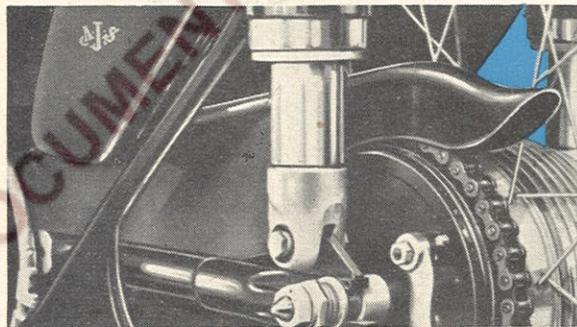
Il comprend un ampèremètre, un catadioptré, une pompe à main et une pompe à graisse. Sur demande on peut obtenir un feu-stop, un siège pour passager, des repose-pieds pour passager repliables, un filtre à air, un porte-bagage, des sacoches, etc.

## Nouveautés sur les A.J.S 1955

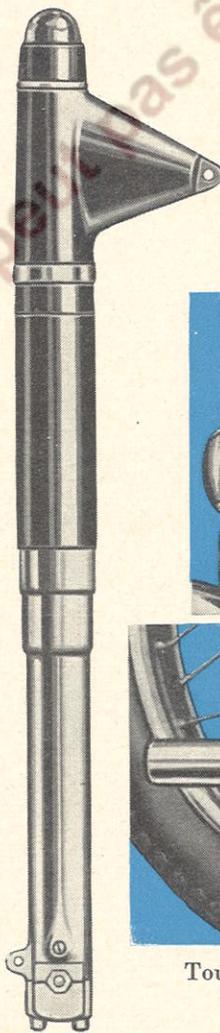


Le mécanisme d'avance automatique (sur les monocylindres) est enfermé dans le carter de chaîne.

Le frein avant est monté dans le large moyeu en alliage léger.

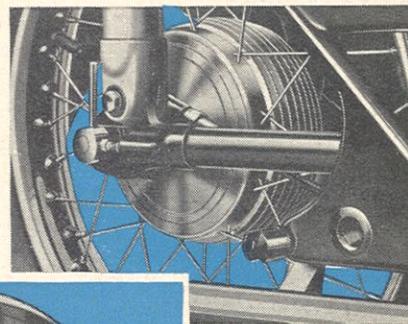


Un garde-chaîne très efficace est un trait important sur les Modèles à suspension arrière.

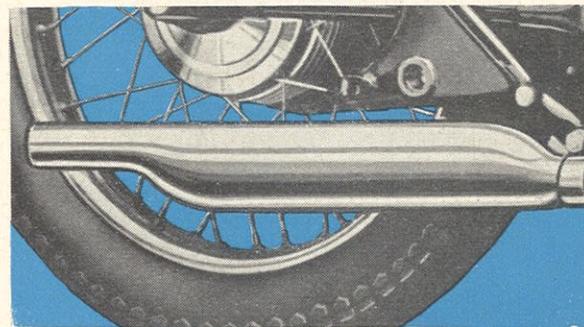


Fourche avant à

La nouvelle roue arrière à broche et le moyeu en alliage léger.



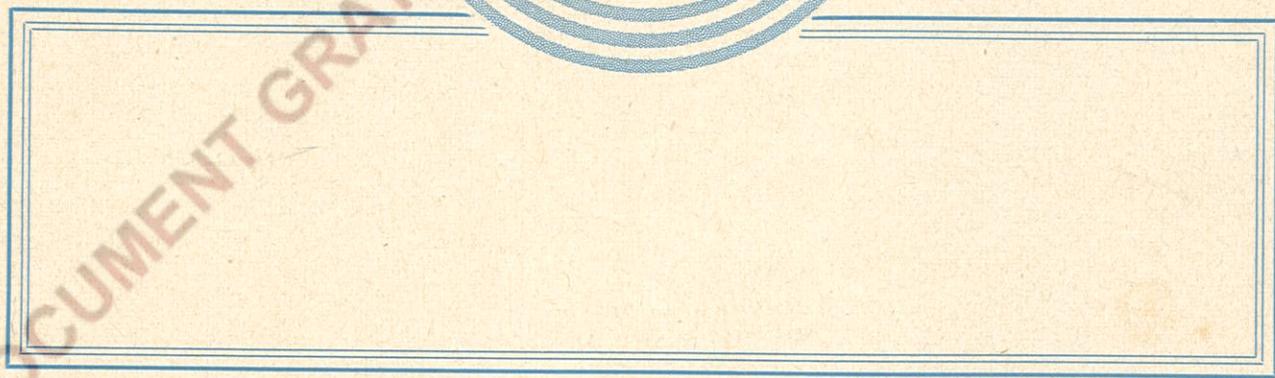
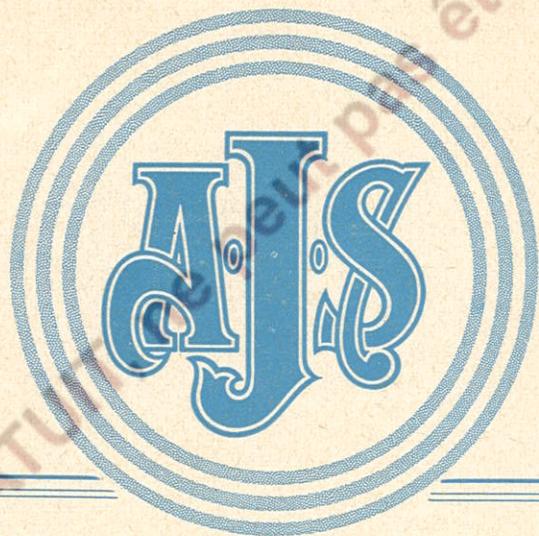
Une calandre groupe à présent l'ampèremètre, le compteur, le phare et les manettes de contrôle



Tous les types sont montés d'un nouveau silencieux.

## DETAILS TECHNIQUES

TYPES	350 Mono		500 Mono		Twin	350 Competition			500
	16M	16MS	18	18S	20	16MC	16MCS	18C	18CS
Puissance CV et régime ... ..	18 à 5750		42.4 à 3500		29 à 6800	18 à 5750	24 à 6000	24.4 à 5500	30 à 5600
Taux compression ... ..	6.5 ou 7.5		6.3 ou 7.3		7.0 ou 8.0	6.5 ou 7.5	7.5	6.3 ou 7.3	7.3
Rapports de boîte ... ..	5.8—7.6		5.0—6.5		5.25—6.9	6.6—10.4	6.6—8.6	5.8—9.1	5.8—7.6
(Prise, 3e, 2e, 1re) ... ..	9.9—15.4		8.5—13.3		8.9—13.9	16.1—21.1	11.2—17.4	14.1—18.6	9.9—15.4
Carburateur: diamètre ... ..	1 $\frac{1}{16}$ "		1 $\frac{1}{32}$ "		1"	1 $\frac{1}{16}$ "	1 $\frac{1}{16}$ "	1 $\frac{5}{32}$ "	1 $\frac{3}{16}$ "
gicleur principal ... ..	210		260		240	210	300	260	340
boisseau n° ... ..	3		3		4	3	5	3	7
Allumage, avance ... ..	39° ou $\frac{1}{2}$ "		39° ou $\frac{1}{2}$ "		39° ou $\frac{3}{8}$ "	39° ou $\frac{1}{2}$ "		39° ou $\frac{1}{2}$ "	
Réglage distribution: ouv. adm. ...	36°		18°		35°	36°	59°	18°	59°
ferm. adm. ... ..	51°		69°		65°	51°	69°	69°	69°
ouv. éch. ... ..	50°		50°		65°	50°	74°	50°	74°
ferm. éch. ... ..	30°		30°		35°	30°	48°	30°	48°
Dimensions tambours freins ... ..	18 × 2 cm.		18 × 2 cm.		18 × 2 cm.	18 × 2 cm.	18 × 2 cm.	18 × 2 cm.	18 × 2 cm.
Dimensions pneus: avant ... ..	3.25 × 19"		3.25 × 19"		3.25 × 19"	2.75 × 21"	3.00 × 21"	2.75 × 21"	3.00 × 21"
arrière ... ..	3.25 × 19"		3.50 × 19"		3.50 × 19"	4.00 × 19"		4.00 × 19"	
Bougie K.L.G. ... ..	FE.80		FE.80		FE.80	FE.80		FE.80	
Consommation moyenne essence	3.25 litres		3.5 litres		3.8 litres	—		—	
Chaînes: Dynamo—Magnéto ... ..	$\frac{3}{8}$ × 0.225"		$\frac{3}{8}$ × 0.225"		$\frac{3}{8}$ × 0.225"	$\frac{3}{8}$ × 0.225"		$\frac{3}{8}$ × 0.225"	
transmission avant ... ..	$\frac{1}{2}$ × 0.305"		$\frac{1}{2}$ × 0.305"		$\frac{1}{2}$ × 0.305"	$\frac{1}{2}$ × 0.305"		$\frac{1}{2}$ × 0.305"	
transmission arrière ... ..	$\frac{5}{8}$ × $\frac{3}{8}$ "		$\frac{5}{8}$ × $\frac{3}{8}$ "		$\frac{5}{8}$ × $\frac{3}{8}$ "	$\frac{5}{8}$ × $\frac{3}{8}$ "		$\frac{5}{8}$ × $\frac{3}{8}$ "	
Hauteur totale cm. ... ..	104	105	104	105	105	109		109	
Longeur totale cm. ... ..	216	219	216	219	219	208	217	208	217
Largeur totale cm. ... ..	71		71		71	71		71	
Garde au sol cm. ... ..	14		14		14	17		17	
Hauteur de la selle cm. ... ..	76	80	76	80	80	82		82	
Empattement cm. ... ..	138	141	138	141	141	135	141	135	141
Poids Kg. ... ..	156	170	160	175	178	133	145	134	147



DOCUMENT GRATUIT  
Document ne peut être vendu