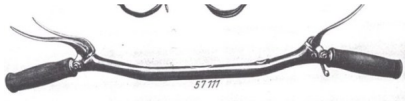
Předně několik úvah k historii ovládacího zařízení Amal a k jeho prvkům.

Přelomem standardního zavedení řídítek s otočnými rukojetěmi v základní verzi OHV modelu NSU je přibližně rok 1930. U konstrukčního týmů NSU nastávají společně s příchodem mistra Waltra Williama Moorea konstruktéra od Nortonu nové časy. Právě s ním přišla do továrny vedle "zmáknutého" Nortonu 18 i řada nových modernizací v podobě licencí prosazených v tu dobu z vyspělejšího anglického prostředí. Jednou takovou mohla být bez pochyby firma AMAL, která nejenom konkurovala německému AMACU nýbrž přitáhla na německý trh nové, mimo jiné lehčí a pokrokovější ovládací části výstroje motocyklu.

Vlajkovou lodí půlkulových spalovacích prostorů OHV a OHC s maximálním využitím duralu na které Moore mimo jiné pracoval a které měly nahradit těžkopádné a zastaralé stroje s rozvody IOE byla verze NSU S a SS, přičemž postupně vykrystalizovaná sportovní verze OHC po svém famozním jezdci nazvaná zkráceně Bullus si v polovině 30 let vydobyla celý svět. Právě na těchto závodních modelech od nichž se postupně odvíjí cestovní verze OS, OSL se objevují na řídítkách jako samozřejmost prvky otočných rukojetí, jak o nich budeme podrobněji psát.

Verze heftu OSL, která byla pravděpodobně součástí licence na celý ovládací systém AMAL byla specifická tím , že od počátku byla zapouzdřená uvnitř trubky řídítek . Dlužno podotknout , že se v obdobném provedení objevuje i u jiných německých výrobců motocyklů. Verze T-TS modelu NSU šla levnější cestou lanovodu plynu v kritickém místě vedeném vně trubky.

Původně byly rukojeti dvě. Levá rukojeť ovládala předstih . K tomu klasická brzda spojka vnější. Levá menší (na kopii originálního obrázku ta nižší páčka) pak byla dekompresorem a pravá vnitřní ovládala vzduchové šoupátko. Systém řídítek pro 501 S s ovládáním katalogové číslo 57 111 vypadal takto.



V tomto provedení byla řídítka použita na kubatuře 350-500 OHV, až do roku 1934.

Menší kubatury OS -OSL vyráběné v té době současně měly od prvopočátku řídítka s páčkami brzda spojka dovnitř, třemi ovládacími duralovými odmontovatelnými ovládacími prvky na objímkách a plynovou rukojeť s hliníkovou aretací. Tato novější řídítka nahradila továrna od roku 1934 i u vyšších kubatur a v nezměněné podobě tvaru i detailů byly díly montovány u verzí OSL až do roku 1939. U malých kubatur OSL po celou dobu výroby zůstávaly stejné i ve válečním období . Lišily se jenom drobnými odlišnostmi v ovládacích detailech a mírou leštění Takovou kosmetickou změnou bylo např. válečné období po roce 1943 , kdy nebylo nazbyt hliníku a kdy se nahradil k výrobě duralových dílů řídítek Zetal a řídítka nebyla lesklá nýbrž v barvě . Pro úplné začátečníky podotýkám, že tato novější řídítka katalogové číslo 97086 mají sdružený dekompresor s předstihem nalevo a pravá vnitřní páčka ovládá vzduchové šoupátko. Celkový pohled bez ovladače světel a houkačky vypadá takto.

97086

Řídítka novější, takto kompletní případně s ovladačem přepínání světel si můžete koupit , popř, jen osadit scházející díly k Vašim dochovaným. Vzhledem k nutnosti lícovat staré a nové díly tyto doplňky vyžadují dopasování, aby plyn jako celek fungoval.

A jak vlastně sestavit a dopasovat systém heftu AMAL ?

To je předmětem zájmu mnohých začínajících ev. i těch co si stroj přivezli v bedně a ve skutečnosti jej nikdy neviděli. Proto další číst pověnuji podrobněji sestavení plynové rukojeti.

1. Bubínek otočné rukujeti

detail aretačního šroubu

2. Nastavení vzdálenosti a otočení bubínku a polohy jezdce v řídítku

Obrázky níže ukazují názorně vzájemné sestavení a polohu dalších plynových částí. Osa aretačního šroubu bubínku je vedena středem vodící drážky jezdce řídítek. Zasunutí jezdce je limitováno jeho středovým kolíkem o který se opírá čelní stěnou menší vodící kostka lanka a vzadu na ni příčná drážka výřezu v otočné rukojeti . Prohnutí pro chod lanka musí být otočeno z levé strany. Viz druhý obrázek níže plynu v řezu. Otočná rukojeť musí být dále zasunuta tak daleko, aby se dala na konec řídítka nasunout dorazová objímka a dovnitř brzdová páčka. Po sestavení rukojeti vůči jezdci řídítek získáte též z levé strany po zasunutí bubínku do otočné rukojeti jeho vzdálenost na řídítku.

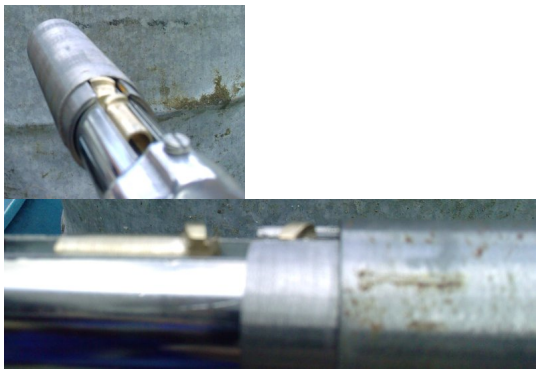
V této poloze je možné si polohu bubínku označit na chromovovaném dílu řídítek jako níže na obrázku např. černým popisovačem a ve středu provézt zahloubení do hloubky minimálně 1,5 mm, sloužící pro kužel závrtného šroubu, jenž fixuje bubínek proti pootočení.

3. Doladění a sestavení vodících kostek pro plynové lanko

Kostky musí volně klouzat v podélné drážce, kde jsou vedeny šikmým nálitkem, který zajišťuje posun po ose šroubovice. Po zasunutí do drážek vzniká otáčením rukojeti doprava pohyb kostek směrem od sebe a tím se natahuje zaklesnuté lanko , které je zasunuto hranou bowdenu v levé delší kostce a zataveným válečkem s lankem uvnitř menší kostky. Umístění kostek vidíme z více pozic. Důležitá je též jejich výška, která musí odpovídat výšce krycího plechu otočné rukojeti v případě nálitku a menší část zase musí klouzat mezi průměrem otočné rukojeti a řídítkem. Každá rukojeť musí mít přibodovaný krycí plech jinak nebude dobře fungovat. Některé starší modely měly plech volně nasunutý, což činilio problémy. Poznámka:

Zde na obrázcích s "obnaženou chromovanou rukojetí" prezentuji jenom pro názornost sestavu šroubovic v řezu, která je krycím plechem zakrytá. Prodejní verze je již včetně plechu, který je přibodován.

Na dalších obrázcích je pak vidět názorně výška kostky vůči takovéto rukojeti , tedy dolní hraně jejího krycího plechu.



Po doladění je možné odzkoušet zasunutí rukojeti k již fixovanému bubínku. Kostky musí být v základní poloze takto a doporučuji jejich namazání vaselinou

[illegible] otvor

Pružná objímka se pak zasune do otvoru řídítka, což dokumentuje nejlépe tento boční detail.

Před nasazením páčky přední brzdy máme plyn sestaven v této vzdálenosti od kraje řídítka.

[illegible] vou

[illegible] ch

[illegible] ladíte až podle

[illegible] ní