

Technická data

Honda NSR 125

motor	dvoudobý kapalinou chlazený jednoválec, membránové sání
vtřání x zdvih	54 x 54,5 mm
objem	124,8 cm ³
kompresní poměr	6,8:1
plnění motoru	karburátor Dell'Orto Ø 28 mm
výkon	21kW (28 k)/9500 ot./min.
točivý moment	15 Nm/8000 ot./min.
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy	vpředu 1 kotouč, Ø 318 mm, dvoupístkový třmen
	vzadu 1 kotouč, Ø 220mm, jednopístkový třmen
zdvih vpředu/vzadu	130/125 mm
rozvor	1345 mm
výška sedla	800 mm
hmotnost	144 kg
nádrž/rezerva	13/2,8 l
cena	35 - 80 tisíc Kč (r.v. 90 - 99)



Motorka, která ti při otevření plynu utrhne zadek, přední kolo má víc ve vzduchu než na zemi a maximálku skoro tři kila? Než si na takovouhle mašinu sedneš, je lepší do světa superbiků přijet na něčem slabším, třeba právě na Hondě NSR.

Hondí mládě

Když z ní sundáš kapoty, uvidíš v rámu malou kovovou věc, která spíš než jako motor vypadá jako jeho zmenšenina. Ale neboj se, i s malým kašpárkem se dá hrát velké divadlo. Píst se ve válci pohybuje ve dvoudobém rytmu a když se snaží, dokáže vyprodukovat něco málo pod třicet koní. Stádo se ti ale zjeví na grafu až v proklaté vysokých otáčkách, z čehož si lze vyvodit, že chceš-li si užít, musíš NSR pořád to-

čit. Jiný příběh se odehrává u škrce-ných verzí, kde máš sice k dispozici koní jen patnáct, ale na druhou stranu motor předvádí záťah odspodu. Aby se mohla ručička otáčkoměru držet v pásmu „sportu zdar“, disponuje hondí mládě převodovkou s šesti poměrně krátkými rychlostmi.

Zlatá střední cesta

Tahle Honda má k ostrým sestrám z GP pěkně daleko, takže se nemusíš





bát, že ti první hrb na vozovce udělá ze zadku tatarský biftek a že ti na nekvalitním povrchu začne NSR uskakovat pryč ze zatáčky. Odpružení nabízí dost pohodlí na překonání kočičích hlav, a i když se s ní dá blbnout, existují vhodnější motorky na okruh. Starší Hondy byly sice o něco delší a ve vyšších rychlostech jezdily s větším klidem, ale na druhou stranu se musely víc přemlouvat k zatáčení. Při pohledu na přední část NSR tě chtě-nechtě upoutá přední kotouč překonávající svým průměrem tři sta milimetrů, takže se brzdič nemusí bát, že by si neměl do čeho hryznout. A hryzá statečně, ale u Hond dřívě narozených ho to za chvíli přestane bavit a brzda začne vadnout. I když se NSR tváří sportovně, je pro tvůj zadek připraveno pohodlné sedlo, které nabízí dostatek komfortu i pro spolujezdce – ten ostatně může při cestování využít příjemná madla.

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	215 Kč
Svíčky (kus)	270 Kč
Baterie	2200 Kč
Brzdové destičky (přední/zadní)	640/700 Kč
Řetězové kolečko/rozeta	340/720 Kč



Servisní údaje

Malá sportovní hondice se začala vyrábět v roce 1987 a první vítr změn na ní zavanul šest let poté a přinesl nový rám, kyvku, přední brzdu a nezbytné změny v designu. Ze začátku života montovali „energerku“ ruce japonských dělníků, ale postupem času je malé kubatury omrzely a hodily výrobu stopětdvací na hrb italskému proletariátu. Nicméně ať už Hondu vyráběl kdo chtěl, měl bys vědět, že po každých čtyřech tisících by měla následovat kontrola palivového systému, olejového čerpadla, vzduchového filtru a výměna svíčky, kterou by sis měl prohlídnout každé dva tisíce kilometrů. Významný okamžik v podobě dekarbonizace by měl nastat po 8000 kilometrech, což znamená sundat hlavu, mechanicky odstranit nečistoty a postup si zopakovat i na výfuku a výfukovém kanálu.

Vynechat bys neměl ani výměnu oleje v převodovce po každých 12 tisících. Životnost motoru záleží na stylu jízdy a v průměru se pohybuje kolem 25 000 km, po nichž nastává ten pravý okamžik pro generálku. Když si ji budeš dělat sám, připrav si zhruba čtrnáct tisíc za díly a jestli necháš práci na špinavých rukou mechaniků, ubude ti z prasátka přibližně o tři tisíce víc.

Samostatnou kapitolou je škrcení, které je u modelů vyrobených do začátku 90. let řešeno redukcí mezi válcem a karburátorem a její odstranění nemůže zkušenějšího kutila vyvést z míry. Na co bude ovšem kutil koukat jako žába ze salátu, je způsob omezení výkonu u novějších motorek, kde je řádění dvoutaktu drženo na uzdě jiným výfukem i s ovládním přívěry a zapalováním. Jednoduše žádná švanda, zvlášť když si uvědomíš, že by tě otevření přišlo na víc než třicet tisíc.

Pověst motocyklu

- po 12 tisících bys měl měnit olej v převodovce
- po osmi tisících by měla proběhnout dekarbonizace motoru
- otevření škrcených NSR druhé generace tě vyjde na víc než třicet tisíc
- novější modely rychleji zatáčeji a lépe brzdi
- u stopětdvacítek první generace vadne přední brzda