Motocykl NSU 250 jsem koupil v srpnu r. 1967, krátce po návratu z povinné, základní vojenské služby, jako svůj první dopravní prostředek. Majitel mně motocykl předvedl a jeho krásný zvuk mně docela učaroval. Projel jsem se po ulici a byl bych za něj dal všechny svoje peníze i když jsem jich tehdy moc neměl. Dohodli jsme se na částce 2000,- Kč a ještě 200,- Kč za přepis na nového majitele. Částka nevelká, ale pro mě to byly tehdy celé dva měsíční platy. Následovala tedy moje první jízda do místa bydliště, což bylo tehdy asi 25 km. Dojel jsem bez problému a byl jsem nekonečně šťastný. Někteří moji kamarádi už měli různé Jawy, ale já jsem chtěl nějaký 4-takt. Dodnes se ale divím, jak mohl motocykl tuto první mou cestu vydržet, když motor vůbec nemazal, jak vysvětlím dále. A vydržel i další jízdy.

Jak je jistě známo příznivcům značky NSU, tak motorový olej za klidu stroje se pomalu přemísťuje z olejové nádržky do klikové skříně. Dělají to i jiné motocykly, např. Norton ES 2.

Po nastartování je pak motor namazán až moc a také většinou kouří do té doby než olejové čerpadlo přečerpá olej zpět do nádržky. To jsem ovšem tehdy nevěděl a také jsem nevěděl, že někdo z předešlých majitelů musel manipulovat s olejovými ventilky na motoru a přitom vložil kuličku pod pérko přímo do kuželky, která napájí olejem klikový hřídel a jeho mazání tak úplně zamezil. Dokud jsem prováděl jen kratší, zkušební jízdy, tak motor byl promazán způsobem popsaným výše, avšak při jedné z delších jízd, když ojniční ložisko už bylo totálně suché, tak to v motoru zarachotilo a zůstal jsem stát. Příčinu jsem vypátral až při pečlivé opravě motoru.

Na jaře 1968 už jsem zase jezdil na NSU v původním stavu a vychutnával jsem ten pocit volnosti nejen na motocyklu ale i ve společnosti. Jezdil jsem i společně s kamarády na Jawách a nepozoroval jsem nějaký větší rozdíl ve výkonech, když šlo o 250-ky. Až na jeden. Oni měli asi o 1,5 litru benzinu větší spotřebu než já na NSU (2,3/100 km). Euforie radosti a volnosti pominula 21. srpna 1968. Vzpomínám si, jak jsem tehdy v srpnu na NSU předjížděl kolonu sovětských tanků. Kvůli protijedoucím vozidlům jsem se musel zařadit i mezi ně a viděl jsem, jak mně nad hlavou trčí hlaveň kanónu. Až později jsem si uvědomil, jaké mně tehdy hrozilo nebezpečí, kdyby tankista nedobrzdil.

Jednu nevýhodu ale pro mě ten motocykl měl. Totiž, u dívek a slečen jsem na něm sklízel spíš posměch zatím co moji kamarádi na Jawách slavili úspěchy. To byl jeden z důvodů, který mě navedl na myšlenku ten motocykl nějakým způsobem zmodernizovat. Nechtěl jsem ale na hlavních částech motocyklu dělat žádné nevratné zákroky, protože už tehdy jsem v něm spatřoval historickou hodnotu. Když jsem ale náhodně získal druhý rám, který už měl navíc upravený zadek pro kluzáky z Jawy-pérák, stačilo sehnat předek z Jawy-kývačky a přestavba

mohla začít. Podařilo se mně koupit i dvojsedlo z Jawy 500 OHC. Výsledek, v kombinaci barev červená-černá, nevypadal špatně, tak jsem opět, na jaře 1969, vyrazil na silnice. Už jsem ale nemohl motocykl nazývat čistokrevným NSU, tak jsem si ho přejmenoval na HAJAR 250. Jeho působení na silnicích ukončili povinné technické prohlídky pro motocykly. Na tu jsem s ním nejel. Nechtěl jsem totiž aby v jeho původním technickém průkazu byl jakýkoliv zápis o nějaké přestavbě. Na ježdění už jsem pak měl automobil a také jsem měl jiné starosti, tak motocykl zůstal stát.

Uplynulo téměř 41 let a já jsem se rozhodl Hajar zrušit a motocykl zrenovovat a vrátit mu tak původní podobu NSU 251 OSL.

Velká Bystřice 1.2.2010, Haderka Jaroslav

Komentář autora k fotkám:

Na fotkách dole má nádrž s těmi přidanými plechy a vylisovanými písmeny, s tou jsem ho koupil. Pak jsem sehnal další nádrž co je na dvou fotkách nahoře a tu má i dnes. Na jedné fotce dole už je z něho Hajar 250 a ta holka co na něm jede už má dnes 63 let. Moje žena to není, tu jsem ještě neznal. Uznejte sám! Můžu já toho NSU někdy prodat?

P.S pokračování osudu Hajara naleznete v renovacích