

NSU RO 80 årgang 1968



Cykelfabrikken Neckarsulmer Fahrradwerke AG blev grundlagt i 1886, og bogstaverne NSU var simpelthen telegramforkortelsen for Neckarsulm.

I året 1900 begyndte man også at fremstille motorcykler.

Mellem 1931 og 1957 blev der ikke solgt biler under navnet NSU, i disse år koncentrerede man sig om motorcykler.

Tekst og foto: Hans Pedersen

Den første NSU-bil efter 2. Verdenskrig kom i 1958, og det var den lille (meget lille) NSU Prinz, der senere blev til Prinz II og III, derefter den kendte NSU Prinz 4, som også blev meget udbredt i Danmark. Herefter fulgte modellerne 1000 og 1200, også med hækmotor. I 1963 skrev NSU motorhistorie ved at være den første bilproducent som anvendte en Wankelmotor i en serieproduceret bil, nemlig en åben version af Sport Prinz.

Og så hopper vi frem til biludstillingen i Frankfurt i 1967, hvor NSU viste sin hidtil mest avancerede bil, NSU RO 80. Betegnelsen RO stod for rotation = wankelmotor.

OG NU FREM TIL MIT FØRSTE MØDE MED DENNE RO 80

Jeg husker det tydeligt. Den helt specielle dag i september 1968, hvor jeg blev afhentet af en tysk forretningsforbindelse i en splinterny NSU RO 80 med wankelmotor. Hvilken bil, hvilken oplevelse.

Den stod der på den store parkeringsplads. Metalblå. Metallakken glinsede i den stærke efterårssol. Jeg tænkte på min egen bil derhjemme - en Renault 4CV. Sammenligningen var aldeles umulig.

Denne NSU RO 80 forekom som en drøm. Kunne en bil være så lækker?

Jeg satte mig ind i bilen, ejeren startede og susede ud ad vejen. Jeg var mere end målløs. Sikken lyd denne motor havde. Helt utroligt. Jeg kiggede mig omkring i bilen, på instrumentbræt, sæder m.v. Det hele var bare så lækkert. En kæmpe forrude og et dejligt sikkerhedsrat. Motorhjælmen skrånede meget nedad, hvilket var et særsyn i disse år - i hvert fald når man ser bort fra VW 1200. Bilen havde meget smukke linier uanset fra hvilken vinkel man kiggede.

Nu skal man jo tænke på de andre 1968'er biler, Opel, Ford, Volvo m.fl.

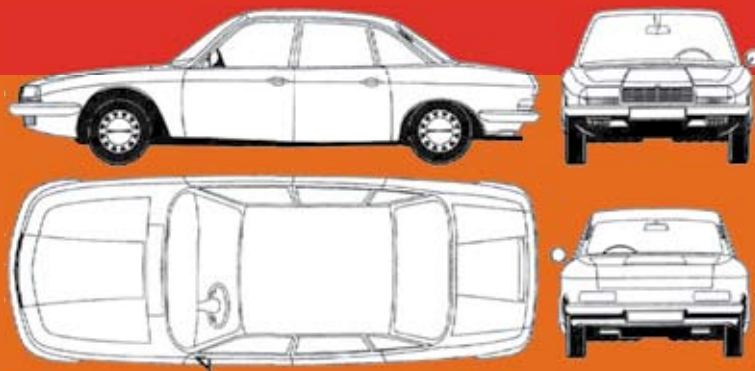
Jamen, jamen - de var jo gammeldags ved siden af denne RO 80. Jeg husker fra dengang at wankelmotoren lød som en turbine. Bilen var særdeles lydløs, og der var meget god plads både foran og bag i bilen. Fornemme

sæder med flot stof-design. Dengang forstod jeg ikke helt, at føreren skiftede gear, men ikke trådte på koblingen. Den var der simpelt hen ikke.

Da jeg atter var hjemme i gamle Danmark og sad bag rattet i min 4CV, ja da var jeg parat til at opgive alt. Jeg overlevede dog, og måtte derefter nøjes med en gang imellem at se en NSU RO 80 på vejene. Der var vist ikke mange indregistreret i Danmark.

Alt dette ligger nu ca. 40 år tilbage i tiden, og det kunne derfor være interessant

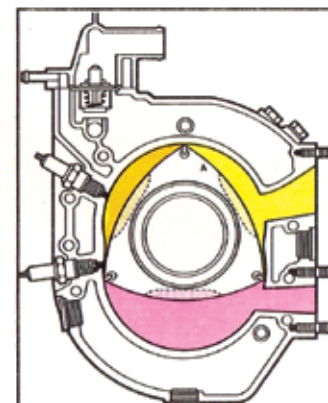
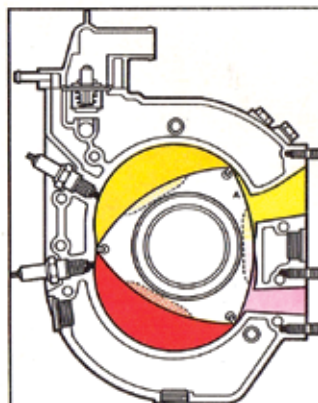




Beviset er den tredobbelte garanti på NSU/Wankelmotoren – 30.000 km eller 18 måneder. RO 80 er gennem 2 år blevet testet ubarmhjertigt på motor, undervogn, karrosseri og teknisk udstyr.

Den har klareret denne skånselsløse slidprøve med glans og bevist sin pålidelighed over hundredtusinder af kilometer.

Derfor yder NSU tredobbelte garanti på Wankelsystemet.



Sådan virker NSU/Wankelmotoren: NSU/Wankelmotoren er firetakts. I hvert af de tre kamre foregår følgende fire arbejdstakter:
1. takt: Første kammer (A) bliver større ved sin drejning og suger gasblandingen ind fra karburatoren.

2. takt: Gasblandingen videreføres af rotoren til forbrændingskammeret. Den komprimeres, idet indsugningsåbningen passeres.

at kigge på en RO 80. Derfor tager jeg på besøg hos Marius Pedersen i Thisted, der ejer en flot RO 80 årgang 1968.

Endnu engang må jeg konstatere, at bilen er helt unik. Sikke linier her 40 år efter – det er jo helt fantastisk.

Vi kører en tur i bilen, og den suser blot derudad. Ingen støj og ingen knirkelyde. Marius har tidligere haft NSU-køretøjer, såvel knallerter, motorcykler som scootere, og derfor skulle han da også prøve en NSU RO 80. Han fortæller, at bilen er særdeles driftssikker, og den er også til at skruer i. Man skal selvfølgelig være lidt mere opmærksom end på en almindelig stempelmotor, og der kræves lidt specialværktøj. Marius fortæller at bilen er skruet særdeles godt sammen – det er simpelt hen godt håndværk hele vejen igennem.

Der blev fremstillet RO 80'ere fra 1967 til 1977, og det blev til ca. 37.000 stk. i alt. Derfor er det også i dag svært at finde reservedele til den. Motor er intet problem, såvel i England som i Tyskland findes der firmaer, der renoverer wankel motorer og nyfremstiller diverse sliddele hertil. Ud-stødning kan også købes (dyrt), men karrosseridele er et problem. En forude kan købes uoriginal. En RO 80 kører ca. 8-10 km pr. liter benzin, så speciel økonomisk er den ikke.

Bilen bruger ca. 1 liter olie pr. 1000 km, hvilket den skal gøre, idet de specielle tætningsringe i motoren skal smøres godt. Bilen kører let 130 km/t på danske motorveje, og kan køre 180 km/t, hvis man ellers nænner det. Bilen forekommer også i dag utroligt lydløs og velkørende, og da den har skivebremser hele vejen rundt, ja

da kan den også hurtigt bringes til standsning.

Selv om NSU'en i dag er ca. 40 år gammel kan folk ikke forstå den deltager i veteranbilløb. De tror simpelthen ikke på at bilen er 40 år gammel. De fleste mener, at den må være meget, meget nyere, og det bekræfter jo også kun at bilen var langt, langt forud for sin tid dengang i 1967-68. Jeg har prøvet at fotografere RO 80'eren ved siden af en Ford V8 fra 1936. Det har jeg gjort for at vise ca. 30 års udvikling, nemlig fra 1936 til 1967-68.

Enhver kan se hvilken kæmpe udvikling der er sket i den periode. Ikke kun designmæssigt, men så sandelig også rent teknisk. Alt det kan enhver se.

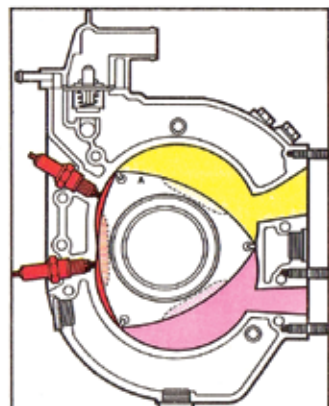
Så kommer vi til det mest interessante: Prøv i tankerne at placere en bil fra f.eks. 1998 ved siden af NSU RO 80'eren. Her er der igen et spring på 30 år. Men hverken design eller teknik har ændret sig markant i denne periode. Fra V8'eren til RO 80'eren var der sket en masse, men det kniber vel mere med de seneste 30 år?

RO 80-eventyret slutter i 1977, hvor den sidste model forlader samlebåndet, der nu ejes af V.A.G. eller VW, som vi vel kalder fabrikken. Man havde udviklet en ny og større motor, men det hele blev puttet i mølposen, og der skete ikke mere. NSU bilerne var historie, VW havde overtaget det hele så pludselig, at den helt nye (og mindre) NSU K70 nu blev markedsført som VW K70. En utrolig historie, og den bliver mere utrolig når man hører, at der i Tyskland faktisk kører et par NSU K70'ere rundt. De var sluppet ud fra fa-

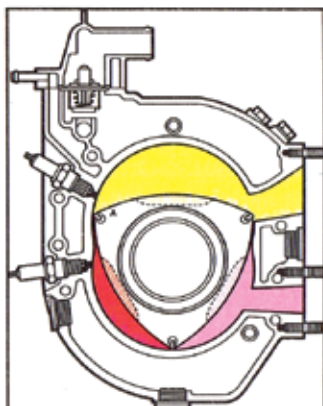


Dobbelttændingen er ligeledes pålidelig. Begge tændrør antænder gasblandingen samtidig. Forhjulstrækket er pålideligt. De homokinetiske led er smurt een gang for alle – forsejlet!

Rustbeskyttelsen er pålidelig: Hele undervognen er dækket af PVC-materiale, så vand og snøvs ikke kan trænge ind.

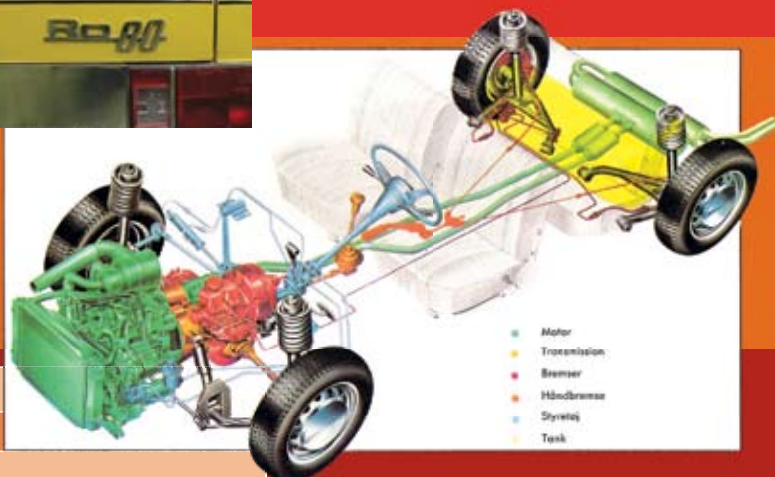


3. takt: Gasblandingen antændes samtidig af begge tændrør. Trykket efter forbrændingen overføres af rotoren til eksentriker og drejer dermed eksenterakslen (arbejdstakten).



4. takt: Udstedsporten åbnes. Ved rotationens fortsættelse bliver kommeret mindre, og de forbrændte gasrester stødes ud.

Gul: Frisk gasblanding.
 Rødt: Komprimeret gas.
 Rosa: Antændt, ekspanderende gas.
 Rosa: Forbrændt gas.



NSU RO 80	TEKNIK
Længde	4780 mm
Bredde	1760 mm
Højde	1410 mm
Akselafstand	2860 mm
Sporvidde for / bag	1480 mm / 1435 mm
Egenvægt	1180 kg
Karosseriopbygning	Selvbærende
Motor	Vandkølet 2-kammer Wankel rotationsmotor placeret på langs foran
Slagvolumen	995 ccm (svarer til ca. 2000 ccm)
Boring / slaglængde	-
Ydelse	115 hk ved 5500 omdr./min.
Tophastighed	180 km/t
Acceleration	0-100 km/t: 12,6 sek.
Benzinøkonomi	Ca. 8 - 10 km/l
Styretøj	Servoforstærket tandstang
Gearkasse	Bundgear. Hydrodynamisk momentformer sammenkoblet med tør enkelt plade kobling med pneumatisk/elektrisk aktivering. 3-trins gearkasse med synkromesh på alle gear.
Kobling	-
Transmission	Forhjulstræk
Bremser	Hydraulisk to-kreds anlæg med skiver på alle 4 hjul
Forreste hjulophæng	Tværstillede svingarme med skruefjedre (McPherson system), krængningsstabilisator og støddæmpere
Bagerste hjulophæng	Uafhængig affjedring med langsgående svingarme, skruefjedre og støddæmpere
El-anlæg	12 volt
Dæk	175 x 14
Produktionsperiode	1967-1977
Produktionsantal	37.398 stk.
Importør i 1968	Fred. Rasmussen, Odense
Pris fra ny	Kr. 66.430,-

brikken inden man klistrede VW-mærker på. Men ude omkring i verden arbejder man stadig videre med wankelmotoren, især hos Mazda. Jeg har også erfaret, at en russer har fremstillet en motor baseret på Wankel-teknikken. Der er gjort diverse forbedringer, og russeren har fremstillet nogle prototyper. Motoren vejer kun 20 kg og yder 70 hk. Dette lyder jo fantastisk. Vi ser frem til at høre nyt herom.

En NSU-ejer viste mig for et par år siden fotos frem af mange forskellige NSU modeller og prototyper, og det er utroligt, at der er fremstillet så mange interessante køretøjer. F.eks. en prototype af en RO 80 stationcar. Og min sandten om der ikke også er fremstillet en plæneklipper med wankelmotor, men også motorcykler og motorbåde med wankelmotor.



Jeg har somme tider spurgt mig selv: Tænk hvis NSU bestod i dag som selvstændig fabrik – hvad kunne der ikke være kommet ud af det?