

NSU Ro 80



Είναι δυνατόν να έχουν περάσει 40 χρόνια από τότε που πρωτοπαρουσιάσθηκε το Ro 80; Μόνο το όνομα NSU προδίδει ότι πρόκειται για κάτι τόσο παλιό.

Ακόμα και σήμερα αν βλέπατε το Ro 80 σε μια βιτρίνα της Audi θα εντυπωσιαζόσασταν... Φανταστείτε τι συνέβη λοιπόν το 1967 όταν για πρώτη φορά το βλέμμα αντίκρισε τις γραμμές αυτού του αυτοκινήτου. Ο ενθουσιασμός ήταν μεγάλος. Το Ro 80 ανακηρύχθηκε Αυτοκίνητο της Χρονιάς το 1968 και το avant garde design του Claus Luth, αρχιχεδιαστή της NSU και μετέπειτα της BMW, βρέθηκε να κοσμεί πολλά μουσεία ανά την υφήλιο, αποτελώντας παράδειγμα πρωτοποριακού σχεδιασμού.

Δεν ήταν όμως μόνο το όμορφο αμάξωμα που συγκίνησε την αγορά. Το Ro 80 ήταν και τεχνολογικά προηγμένο. Πάνω απ' όλα ο κινητήρας Wankel. Αρκούσαν 497,5 c.c. στον κάθε ρότορα για να ξεχυθεί η εντυπωσιακή - για την εποχή - ισχύς των 110 bhp στους εμπρός τροχούς μέσω ενός ημι-αυτόματου κιβωτίου χωρίς συμπλέκτη. Τέσσερα δισκόφρενα - τα 2 εμπρός δίπλα στη μηχανή και όχι στους τροχούς, ανεξάρτητη ανάρτηση, υποβοηθούμενο τιμόνι, άφθονοι χώροι, εξαιρετική για τα δεδομένα του '60 αεροδυναμική. Τι πήγε όμως στραβά με το Ro 80;



Δυστυχώς τα προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν με τον κινητήρα Wankel από την αρχή της ζωής του Ro 80 έκαναν τον ενθουσιασμό να μετατραπεί σε έναν εφιάλτη. Η φθορά πολλών ζωτικών εξαρτημάτων του κινητήρα έκανε αναγκαία την επισκευή του μοτέρ από τα 25.000 km ενώ η εταιρία αναγκάστηκε να αντικαταστήσει πολλούς κινητήρες με καινούργιους. Η δυσφορία είχε συσσωρευτεί ανάμεσα στους πελάτες, τους dealer και τους μηχανικούς. Παρόλο που το 1970 τα προβλήματα είχαν λυθεί, η εμπιστοσύνη του κόσμου δεν επανήλθε δυστυχώς ποτέ. Το αποτέλεσμα ήταν να κλονισθούν τα οικονομικά της NSU και να περιέλθει το μυθικό αυτό όνομα στα χέρια της VW.

Τα τελευταία Ro 80 παρήχθησαν τον Απρίλιο του 1977. Η γραμμή παραγωγής έκλεισε μετά από 10 ολόκληρα χρόνια και 37.204 αυτοκίνητα. Κλείστε κι εσείς λίγο τα μάτια σας και οδηγήστε με το νου σας αυτό το αξέχαστο μοντέλο...



Τι θα πεί NSU;

NSU - MAX - ERSATZTEILE



MOTORRAD STEMLER GmbH
D-72618 Bietigheim-Bissingen, Tel. 07141 9300-0, 9300-1, 9300-2
17421810 Bietigheim, Fax 07141 9300-30

Η NSU - όπως και η Toyota - ξεκίνησε από τον κλάδο της κλωστοϋφαντουργίας. Η εταιρία ιδρύθηκε το 1884 στο Neckarsulm της Γερμανίας με το όνομα Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik (Εργοστάσιο Πλεκτικών Μηχανών Neckarsulm). Οι δραστηριότητες της εταιρίας αντικαταστάθηκαν γρήγορα με την κατασκευή ποδηλάτων μια και το 1892 το εργοστάσιο έπαψε να ασχολείται με την κατασκευή πλεκτικών μηχανών. Παρόλα αυτά το όνομα NSU έκανε την εμφάνισή του από τα αρχικά των Naeh und Strickmaschinen Union (Ένωση Πλεκτικής και Υφαντικής).

Το 1905 η NSU κυκλοφόρησε το πρώτο της αυτοκίνητο ενώ το 1932 η γραμμή παραγωγής των αυτοκινήτων πουλήθηκε στην Fiat.

Η εταιρία μετά τον 2ο Π.Π. ασχολήθηκε με την κατασκευή μοτοσυκλετών και το 1955 η NSU ήταν ο μεγαλύτερος κατασκευαστής μοτοσυκλετών του κόσμου.

Το 1957 η εταιρία επανήλθε με τετράτροχα προϊόντα λανσάροντας το θρυλικό NSU Prinz, ένα μικρό αυτοκίνητο με διπλό κινητήρα μοτοσυκλέτας από το μοντέλο Max και ιπποδύναμη 20 hp. Η παραγωγή μοτοσυκλετών συνεχίστηκε έως το 1968.

Το 1964 η NSU παρουσίασε το πρώτο αυτοκίνητο με κινητήρα Wankel, το NSU Wankelspider. Την ίδια

χρονιά έκανε την εμφάνισή του το Prinz 1000, ακολούθησαν τα TT και TT/S ενώ το Ro80 παρουσιάστηκε το 1967. Με τα προβλήματα να έχουν κλονίσει ανεπανόρθωτα την εταιρία, η NSU εξαγοράστηκε το 1969 από την Volkswagen, η οποία συνένωσε την NSU με την Auto Union. Η VW προσθέτει και το ξεχασμένο προ-πολεμικό σήμα της Audi και ονομάζει το νέο σχήμα Audi NSU Auto-Union A.G. Το 1977 το όνομα NSU εξαφανίζεται μετά το τελευταίο Ro80 που πέρασε από την γραμμή παραγωγής.

Βάζετε στοίχημα ότι το σήμα της NSU θα προστεθεί μια μέρα στο καλάθι της VW;



Ο κινητήρας Wankel δεν καταδίκασε μόνο την NSU...



Η NSU συνεργάστηκε με τη Citroën στην εξέλιξη της τεχνολογίας των κινητήρων Wankel. Η αρχή έγινε το 1964 με την ίδρυση της Comobil, μιας κοινοπραξίας που είχε την έδρα της στη Γενεύη. Το 1967 οι δύο εταιρίες ίδρυσαν μια ακόμα εταιρία, την Comotor SA,

συνεχίζοντας μαζί την παραγωγή των κινητήρων Wankel που προοριζόνταν για τα NSU Ro 80 και τις Citroën M35 και GS Birotor.

Τα τεχνικά προβλήματα των κινητήρων ήταν πολλά, το ζήτημα της αξιόπιστης λειτουργίας έμοιαζε ως ένα δισεπίλυτο πρόβλημα ενώ εξίσου σημαντικό ήταν το θέμα της υψηλής κατανάλωσης. Η Citroën ακολούθησε μια πιο συντηρητική γραμμή επιλέγοντας να εγκατα-



στήσει δοκιμαστικά το νέο κινητήρα σε 267 πρωτότυπα του μοντέλου M35.

Το 1973 η Citroën παρουσίασε το GS Birotor (γνωστό επίσης ως Citroën GZ) με 2 ρότορες και 107 hp. Οι κριτικές ήταν εξαιρετικές και η βελούδινη λειτουργία του κινητήρα ταίριαζε απόλυτα με την άνεση της ανάρτησης της GS. Οι πωλήσεις ήταν ελάχιστες όμως και η εταιρία απέσυρε το μοντέλο από την αγορά. Πολλά από τα 847 αυτοκίνητα που πουλήθηκαν αγοράστηκαν πί-

σω από τη Citroën μια και η εταιρία δεν ήθελε να έχει την ευθύνη της υποστήριξης αυτών των προβληματικών οχημάτων και της διάθεσης ανταλλακτικών.

Τελικά, η πετρελαϊκή κρίση του 1973 εξανέμισε τις ελπίδες των δύο εταιριών μια και οι καταναλωτές είχαν καταδικάσει τα ενεργοβόρα οχήματα. Τα κεφάλαια που είχαν επενδυθεί από την Citroën και την NSU ήταν κολοσσιαία και η οικονομική εξάντληση παρέλυσε τις δύο εταιρίες επιταχύνοντας το δρόμο προς τη χρεοκοπία. **ABR**



BIO



Prof. Felix Heinrich Wankel

(13 Αυγούστου 1902 - 9 Οκτωβρίου 1988)

Ο Felix Wankel γεννήθηκε στη Γερμανία το 1902 και η καριέρα του ήταν επεισοδιακή. Παρόλο που ποτέ δεν αποφοίτησε από κάποιο πανεπιστήμιο, κατάφερε να αποκτήσει μόνος του πολλές μηχανολογικές γνώσεις και να εφεύρει το 1924 τη λειτουργία του κινητήρα που πήρε τελικά το όνομά του. Τη δεκαετία του '30 έφθασε στο σημείο να έρθει σε ρήξη με τον Αδόλφο Χίτλερ και να φυλακισθεί από τους Ναζί. Κατά τη διάρκεια του 2ου Π.Π. όμως συνεργάστηκε με τη Γερμανική αμυντική βιομηχανία εξελίσσοντας μηχανικά μέρη για κινητήρες μαχητικών αεροπλάνων και συστήματα προώθησης τορπιλών. Μετά τον πόλεμο φυλακίστηκε από τις Συμμαχικές δυνάμεις, το εργαστήριό του έκλεισε δια της βίας ενώ του απαγορεύθηκε να συνεχίσει την έρευνά του. Τελικά το 1951 ξε-

κίνησε τη συνεργασία του με την NSU κατασκευάζοντας ένα πρωτότυπο λίγα χρόνια μετά. Η πρώτη άδεια βέβαια για την αξιοποίηση της τεχνολογίας Wankel παραχωρήθηκε από τον Wankel στην Αμερικάνικη εταιρία Curtiss Wright με έδρα το New Jersey. Μετά την NSU, η Mazda αγόρασε τα δικαιώματα και έως σήμερα χρησιμοποιεί την τεχνολογία Wankel.

Η συνεισφορά του στο χώρο αναγνωρίστηκε με την απονομή του τιμητικού τίτλου Doctorate of Engineering (Dr.-Ing.). Ο Wankel έγινε γνωστός για έναν ακόμα λόγο: ήταν ένας φανατικός πολέμιος της χρήσης βίας σε πειραματόζωα και πρωτοπόρος της υπεράσπισης των δικαιωμάτων των ζώων. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο Wankel δεν απέκτησε ποτέ δίπλωμα οδήγησης. Πέθανε στη Χαϊδελβέργη στις 9 Οκτωβρίου 1988.



Ο Felix Wankel ήταν τελικά τυχερός μόνο με τη Mazda...