



vozili smo

Ante Mahkota

# NSU Ro 80

## Manjka le klasični motor

Čeprav smo vajeni najrazličnejših avtomobilov, nam je bilo kar nerodno pognati avto, ki ga žene motor brez valjev, ojnice in ročične gredi. Pa ni nič posebnega. Na uplinjaču je samodejna naprava za vžig in motor teče v prostem teku tako mirno, da ga ni treba biti sram nobenega štirivaljnega klasičnega motorja.

Pedala za sklopko ni, prestavna ročica pa je — torej avto s polavtomatiko. Voznik s roko prestavlja v prvo, drugo in tretjo in v vzvratno prestavo, ločila sklopka pa loči motor in menjalnik tisti trenutek, ko se voznik dotakne prestavne ročice. (Treba se je navaditi, da se brez potrebe ne dotikate ročice!)

Komaj smo vžgali motor in popustili ročno zavoro, se je Ro 80 začel premikati — to je zasluga hidravličnega menjalnika navora. Takšno vlezenje avtomobila z avtomatiko zelo prav pride pri parkiranju.

Morda je nekoliko nenavadna shema prestavne ročice ali pa smo le tako neučakano pričakovali, kako potegne novi avtomobil, da smo speljali s tretjo prestavo. Menjalnik navora pripomore, da tudi pri takšnem polževem speljavanju motor ne ugasne.

Ko bi Ro 80 tako speljal v prvi, kot je v tretji, potem bi bilo verjeti nekaterim zlobnim kritikom, ki so zapisali, da je Ro 80 odličnej avto, manjka mu le dober dvolitrski klasični motor.

Res pa je tudi, da dvokolutni »wankela« ne potegne tako dobro kot klasični motor s premo premikajočimi se bati, kakršne danes še ponujajo za enak denar. Majhno moč in še posebej navor pri nižjem številu vrtljajev so po pravici očitali enokolutnemu wankelcu, ki ga je tovarna NSU vgrajevala v svoj spider, pri Ro 80 pa hidravlični menjalnik navora učinkovito premagata to pomanjkljivost novega motorja, ki jo ima že od rojstva.

Na dirkališču smo ustavili pri kilometrskem znamenju in izmerili, da prevozi

Ro 80 kilometer brez zaleta v 35 sekundah. Prestavljali smo tako, da smo ubogali merilec vrtljajev in v nobeni prestavi nismo pognali motorja nad rdečo znamko — 6500 vrtljajev v minuti. Tudi deževalo je in najbrž je naš izid zato nekoliko slabši, kot zagotavlja tovarna.

Seveda je brez škode za motor mogoče »wankela« pognati do motorja višjih vrtljajev, saj se bati vrte in omejitve 6500 vrtljajev priporoča tovarna le zato, ker se boji, da bi se sicer prehitro obrabile tesnilne letve.

Vseeno pa se zdi, da tovarna zelo zaupa svojemu motorju, saj daje garancijo, ki je v Evropi docela nenavadna: 30.000 kilometrov.

## Kdo pozna ceno prihodnosti?

Kakorkoli že, Ro 80 dobro pospešuje, pa čeprav se zdi, da so inženirji, ki so ga zasnovali, pripadniki »citroenove« filozofije, češ, za varnost je pomembnejše odlično podvozje in zanesljive zavoro kot pa izredni pospeški.

Pa jih lastnosti Wankelovega motorja silijo k temu? Ne bomo naklepali, ampak le ugotovili, da je v dežju na hockenheimskem dirkališču Ro 80 prepračil vse voznike. Poganjata ga namreč prednji kolesi — med velikimi nemškimi avtomobili je to redkost — kar pa je, kakor znano, na spolski cesti velika prednost.

Podvozju novega avtomobila ni kaj očitali. Seveda ni tako revolucionarno novo, kot je motor, toda vzmeti, blažilci in kolesa so uskladeni, pasaste gume so odlične in k izredni legi na cesti še posebej pripomore zelo dolga medosna razdalja.

V ovinkih smo daleč presegli največjo hitrost, ki so jo preskuševalcem priporočile rdeče opozorilne table. Ro 80 pa še trenil ni. Vozilo je docela neutravno, tudi prednjega dela mu ne zanaša, in kakor bi bil na tih, uboga volan, ki mu pomaga servo naprava.

»Dandanes preskuševalci avtomobilov prezirajo smrt.« je izjavil predstavnik za tisk zahodnonemške tovarne NSU, ko je radijski novinar Paul Güth v ovinku zapeljal naravnost. In tako je od 18 novih limuzin z dvokolutnim Wankelovim motorjem, ki jih je tovarna pripravila za preskuševalce, ostalo le 17. Tri od njih smo tuji preskuševalci vozili na dirkališču Hockenheim, kamor je združenje nemških avtomobilskih novinarjev povabilo častnike, ki so prišli poročati s frankfurtskega avtomobilskega sejma.

Med 76 različnimi avtomobili, ki so bili pripravljeni, da bi jih podili po 6,5 kilometra dolgem krogu dirkališča, je bila vrsta le pred nekaterimi. Najdaljša gotovo pred Ro 80. Nič čudnega: Ro 80 ni naslednik, ampak prvenec — senzacija sajona.

Obliko novega NSU smo v »Avtu« (23. junija, 18. avgusta) že obširno opisovali. Naj ponovimo, da novi NSU tudi na zunanji ni sledil modi, ampak da ima skarakterno podoba — ne le na fotografijah, ampak tudi v resnici. Kakor puščica je, spredaj zelo nizek, njegov pas pa je najvišji na zadnjem delu vozila.

Ko smo se pred vožnjo vrteli okrog Ro 80, in kdo se ne bi, nismo mogli prezreti tenkih žic v šipi na zadnjem oknu, zaradi katerih se da okno ogrevati, da pozimi ne zaledeni.

Se preden smo vžgali motor, se nam je zdelo, kot bi sedeli v roverju 2000. Novi nemški avto se trudi, da bi bil »anglež« — in to ne le s tem, ker ni pretirano prostoren. Notranjost je umirjena in ugodna, oblačenje vredno denarja, armaturna plošča temna, sedeže je mogoče prestavljati naprej in nazaj pa uravnjavati tudi po višini, smotrno so odprtnice za dovajanje svežega zraka — dotok se uravnava s premičnimi žaluzijami.

Le na zadnji klopi se nam zdi, da je komaj prostora za tri.

Kolutne zavore, ki jih vodi dvokrožni zavorni sistem, moramo tudi pohvaliti. Pri hitri vožnji bi si želeli le, da bi imel menjalnik štiri prestave, saj bi tako lahko še bolj izkoristili odlično podvozje.

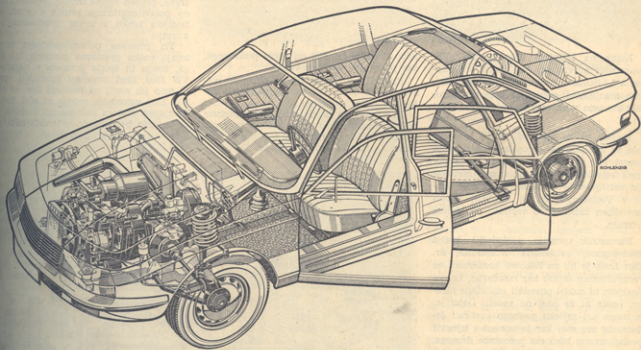
Preskuševalci avtomobilov so dandanes pogumni ljudje in si žele pospeškov. Toda ko smo takoj za Ro 80 sedli v precej dražji mercedes 250 SE s povsem samodejnim menjalnikom, ki mu prestaviš planetni menjalnik v nižjo prestavo le tako, da pritisneš pedal za plin do deske, smo sodili, da je polavtomatika primernejša za šoferje, ki si pravijo športniki.

Če lahko verjamemo kazalcu na merilcu hitrosti in tudi tovarni, doseže Ro 80 največjo hitrost 180 km na uro. Zdi se, da je to idealno vozilo za dolga potovanja po avtomobilskih cestah. »Wankel« porabi približno toliko goriva, kot dvolitrski klasični motor z enako močjo.

In to je posebna privlačnost Ro 80: v primeri z njim so drugi avtomobili že klasični.

V Frankfurtu so mnoge tovarne predstavile avtomobile prihodnosti, toda ti športni dvosedelniki s steklenimi vrati in satovjem namesto zadnje šipe, največkrat niso bili napredaj.

Naš zastopnik NSU še ne ve, po čem bo ta »prihodnost« v Jugoslaviji.



»Če tovarna NSU svojim inženirjem ni dajala poživila, je zapisal navdušeni preskuševalec novega Ro 80, »potem jim v drugih tovarnah gotovo vsako jutro dajejo usvalne praške.« Res, konstruktorji Ro 80 se niso menili za slabe tradicije. Rezervoar za gorivo je na najbolj varnem mestu avtomobila — za zadnjo osjo. Ker se pri mnogih nesrečah avto zelo poškoduje tudi ob strani, so siebri za vrata in vzdolžni stranski oporniki dna zelo močni. Za varno in udobno vožnjo je pomembno, da je medosna razdalja kar največja — pri Ro 80 2860 mm. Karoserija je zelo aerodinamična, celo bolj kot pri nekaterih modnih športnih avtomobilih. Zato tovarna obeta največjo hitrost čez 180 km na uro in 1210 kg težko vozilo porabi po normi 11,2 litra goriva na 100 km.