

TANKY A VÍŤAZ

V roku 1968 „navštívilo“ ruské vojsko vtedajšie Československo a NSU Ro80 sa stal Autom roka. Prví odišli po dvadsiatich piatich rokoch, druhého sa vyrobilo len 37 398 kusov.



Tenký volant aj páčky pod volantom, to je klasika šesdesiatych rokov. Otáčkomer má aj zelenú ekonomickú časť

Pozícia za volantom nie je najhoršia, poteší prijemný výhľad všetkými smermi



Spojkový pedál? Stačí len zatlačiť hlavicu radiacej páky a preradiť



Myslite si, že technický pokrok sa dá nejako odmerať? Možno nedá, dá sa však reálne zachytiť na konkrétnych produktoch. Aj keď automobilka NSU už neexistuje (stala sa súčasťou divízie Audi koncernu VW), zanechala vo svete automobilizmu výraznú ryhu, podobne ako ruské vojsko u nás.

Model NSU Ro80 sa vyrábal v rokoch 1967 – 1977. Už rok po uvedení do sériovej výroby bol zvolený za Car of the Year 1968 (získal 197 bodov, druhý Fiat 125 o 64 menej). Hlavným dôvodom oceniaenia, či skôr očarenia

novinárskej obce, bol technický pokrok a inovácie ukryté v luxusnom sedane. Pánom v NSU naozaj nechýbali nápadky a najmä odvaha. Nakoniec sa však ukázalo, že automobilka tak veľmi predbehla čas, až ju to položilo. V histórii automobilu to nebolo prvý ani posledný prípad.

Preto má stretnutie s NSU Ro80 vždy osobitné až fascinujúce čaro. Síce nejde o predajne (či ako exponát na dlhé uchovanie) zaujímavé auto, ceny sa pohybujú od nejakých 1 000 až po 15 000 eur, za podobnú cenu si spokojne kúpite modernérodinné auto. Ocenenie

z neho robí výnimočný model (COTY sa udeľuje od roku 1964, takže podobných modelov je len 51).

Výnimočný aj pre techniku. Pred prednou nápravou je totiž osadený dvojrotorový Wankelov motor. Moderný agregát však priniesol NSU skazu. Ponúkal súčasť slušný výkon, no bol nespôsoblivý a mal obmedzenú životnosť. Aj v tomto krásnom modrom exemplári už bol druhý motor. Vo vtedajších časoch to bol bežný postup, žiadna generálna oprava, rovno výmena celého motora. Paradoxne na tom všetkom je, že vývojárom sa podarilo životnosť >



Veľké čelné okno je už v súčasnosti dobre takmer raritou

Dvere sú progresívne potiahnuté až pod bočné prahy



**WANKELOV
MOTOR
BOL MALÝ
A VÝKONNÝ.
ALE AJ SMÄDNÝ,
NESPOŁAHLIVÝ
A MAL KRÁTKU
ŽIVOTNOSŤ.**



motora zvýšiť, no zlepšenie prišlo nielen neskoro, ale stálo aj veľa financií. O prípravu zmesi sa starali dva samostatné karburátory. Detailný pohľad pod prednú kapotu odhalil ešte jednu netradičnú maličkosť – predné kotúčové brzdy. Nie sú totiž na nábojoch kolies, ale rovno vedľa rozvodovky. Riešenie, ktorým sa sice eliminovala neodpružená hmotnosť, no viac sa zaťažovali hnacie hriadele.

Technické pikošky ešte pokračujú. Absolútne originálna je trojstupňová prevodovka. Aj keď z podlahy trčí páka s klasickou „H“ kulisou, spojkový pedál chýba. Prevodovka bola totiž poloautomatická s automatickou spojkou. Navyše, do mechanizmu bol vsadený aj hydrodynamický menič. Každý prevodový stupeň mal

preto široký záber, veď na trojku vedelo auto ísť až 180 km/h. Spojka sa odpájala veľmi jednoducho, stačilo chytiť radiacu páku. V jej hlavici bol snímač, ktorý dával povel podtlakovému systému na odpojenie spojky. Dômyselné riešenie vyjadrujúce výnimočnosť aj luxus.

Kto by odolal takému technickému výkladu. Možnosť previeť sa znamená mať ojedinely zážitok. NSU Ro80 je kus elegantného auta. Aj keď pôsobí masívne, pohľad do technického preukazu hovorí opak, aj v súčasnosti ide o ľahšie auto. Po otvorení dverí sme si všimli, že sú potiahnuté až pod bočný prah – prvak, ktorý nedávno objavili mnohí výrobcovia SUV. Tažko nastúpime s čistými nohavicami, treba len prekročiť mohutné prahy. Sedadlá sa

sedadlami hádam ani nazvať nedajú, skôr veľkými a mäkkými kreslami. Volant má veľký priemer a úzky veniec, štandardná výbava vtedajších čias. Netrpezlivozasúvame klúčik do spínacej skrinky a štartujeme. Motor po chvíli nabehne so zamatovým zvukom. Aj za studena má pokojný chod. S čím však bojujeme, je prevodovka. Boj sa odohráva najmä v našich hlavách – nestláčať spojkový pedál a pritom radiať. Avšak aj po tolkých rokoch je prevodovka (po repase) vo forme. Stačí sa dotknúť hlavice páky a podvedome ju potiahnuť po kulise. Má nie veľmi presný chod a prvé kilometre sú skôr bojom ako pôžitkom. Ešte šfastie, že vďaka meniču nemusíme často radiať, dokonca aj rozbeh je vďaka nemu ľahký ako pri použití automatic-

TECHNICKÉ ÚDAJE

NSU RO80

Motor	ben. wankel, 2 x 497,5 cm ³
Výkon	85 kW (115 k) pri 5 500 ot/min.
Krútiaci moment	157 Nm pri 4 000 ot/min.
Pohon a podvozok:	3-st. poliautomatická prevodovka, pohon predných kolies. Vpredu McPherson, vzadu trojuholníkové ramená. Kotúčové brzdy vpred aj vzadu. Pneumatiky 175 HR 14.
Rozmery:	4 780 x 1 760 x 1 410 mm, rázvor 2 860 mm, prevádzková/celková hmotnosť 1 290/1 740 kg, objem nádrže 83 L
Najvyššia rýchlosť	180 km/h
Zrychlenie 0 - 100 km/h	13,8 s
Spotreba	12 - 18 l/100 km



Samostatné výduchy na nohy boli nainštalované v masívnych prahoch

Komfort á la 1968. Sedie v mäkkých sedadlach je príjemné



Rezervné koleso zaberá časť veľkého batožinového priestoru



Návod na použitie je tenky a prehľadný. Štúdium je potrebné...

... aj pre netradičné riadenie trojstupňovej prevodovky

Kotúčové brzdy „trčia“ priamo z rozvodovky



Predné brzdy na kolesách nie sú. Znižila sa tým neodpružená hmotnosť



Wankelov motor je celý pred prednou nápravou



Zmysel pre detail je vidieť na vypracovaní karburátorov

kej prevodovky. Je pravdou, že dynamika nie je práve oslňujúca. Napriek rotačnej konštrukcii motor ide do otáčok relatívne pomaly. Nič to však nemení na fakte, že v čase vzniku sa často stávalo, že majiteľ motor jednoducho pretočil. Preto od roku 1971 automobilka zaviedla akustický signál maximálnych otáčok. Našim cieľom však nebolo vôleb motor preháňať. Skôr sa komfortne presúvať.

Áno, komfortne. Vďaka nezávislému zaveseniu všetkých kolies a nalaďeniu podvozka „deduško“ zvládal aj naše bežné cestné nerovnosti s prehľadom. Žiadne drnčanie a pazvuky. Karoséria je tiež prekvapivo tuhá.

Hm, zaujímavé, s akým nadčasom automobilka premýšľala nad niektorými

vecami. Stačilo sa posadiť do zadu a povedali sme si, že podľa takýchto meradiel by sa mali producenti vyššej strednej triedy učiť. Opäť sme zažili pocit mäkkého kresla s nie veľmi obmedzujúcimi priestorovými pomermi. Dokonca sme si vyklopli liakfóv opierku. Až sa nám zažiadalo povedať: Jürgen, vyrážame!

Radosť je súčasťou stav krátkodobý, no spomienky zostávajú. NSU Ro80 nie je ani zdaleka tuctové vozidlo. Ani sa nečudujeme, že počí Audi (VW) siahlo. Progres, ktorý prinieslo, je cítit až do súčasnosti, aj keď práve Wankel veľmi populárny nie je.

Text: Peter Mihálik
Foto: PANER

PÁR FAKTOV O NSU RO80

- Mal štyri kotúčové brzdy od spoločnosti ATE.
- Nezávislé zavesenie všetkých kolies.
- Hrebeňové riadenie s posilňovačom.
- Karoséria mala koeficient odporu vzduchu $c = 0,355$.
- Utiahol nebrzdenej prives s hmotnosťou 640 kg, brzdený s hmotnosťou 1 200 kg.
- Maximálnu spotrebu oleja uvádzal výrobca 0,18 l/100 km.
- Motor vydržal cca 50 000 km, no problémy mali už pri najazdení polovičného množstva kilometrov.
- Do prevodovky išli dva litre oleja.
- Technické problémy položili automobilku dva roky po ocenení európske Auto roka.