

NSU RO 80

Automobil Revue – Švica

Če gledamo RO 80 z očmi voznika, ki mu je avto zgolj transportno sredstvo, ugotovimo, da je spredaj udoben, zadaj pa malo manj udoben štiri do petsežnik z velikim prtljajnikom. Je zelo varen avto, ki porabi več goriva kot drugi, ima precej trde vzmeti in je veliko dražji od tekmecev, ki so mu blizu po velikosti. Za popravilo motorja na treba veliko denarja, so pa taka popravila, pogostejša kot pri klasičnih motorjih. RO 80 je avto za voznike, ki uživajo ob novih, tehničnih rešitvah in v hitri, varni vožnji.

Ideal je dosežen

Najbolj pomembna lastnost tega avta je to, čemur pravijo Angleži sresponses, pomeni pa, da avto izredno uboga voznika. RO 80 ima najboljši volan, kar jih poznamo. Avto čaka kot čistočvrtn in zelo dobro dresiran dirkalni konj, da se bo lahko odzval ukazom svojega gospodarja ali dame. Volan s servo napravo in z zobato letvo ni le izredno natančen, lahek in brez prostega teka, ampak posreduje tudi podatke o starju ceste, ne da bi pri tem prenašal udarce. Avto sledi volanu, kot da bi bil brez teke. Vzrok za to je več, eden od njih je trdo vzmetenje, ki ga bližnji udobni sedeži. Tudi lahkotni, nizko nameščeni motor, prednji pogon in velika, medosna razdalja pripomorejo k tako dobrim voznim lastnostim.

Ko smo preskušali ta avto, smo v ovinkih počeli vse mogoče, da bi ga spravili ob živce, pa zaman. Na vse namerne napake voznika se je avto odzval mirno in nas ni nikoli spravil v nevarnost. Le enkrat je šlo za las, ko nas je pri nočni vožnji in pri hitrosti 70 km na uro prehitelo naše sprednje kolo. Avto se je oprl na levo os, mi smo pa prevzili železniško progo, ki je prav tam prečkala cesto in se nato srečno ustavila. Vzrok: nepravilna in nepazljiva zamenjava polosi, vsaj tako pravi tovarna. Posebno priporočljivo pa izgubljanje koles za avte ni, ne glede na vzrok takega pojava.

Izredno dobro se počuti RO 80 tudi na zameženih cestah, celo z letnimi pnevmatikami (Michelin XAS). Uravnoteženo podvozje, izredni volan in mehko, delovanje motorja so vzrok temu, da avto kar sam popravlja majhna odstopanja od smeri.

Torej lahko pričakujemo tudi na suhih cestah dobro lego. Najbolje se o tem prepričamo, če na hitro sedemo v RO 80 izza volana nekakega drugega avta. Pnevmatike na kolesih RO 80 so očitno zelo navezane na cesto. Tu pa tiči tudi nevarnost, saj tudi za RO 80 veljajo fizikalni zakoni in vsak

ovinek ima mejo, kjer odleti tudi najboljši avto. Najprej pride do rahlega zanašanja prednjega dela, končno pa začne avto drseti iz ovinka, če še dodajamo plin. Če plin odvezemo, se zanašanje počasi zmanjša. Tak avto zahteva voznika, ki se zna obvladati; saj jih ni veliko, ki bi lahko spravili RO 80 na mejo. Njihova lastna meja leži niže.

Pa še nekaj števil

RO 80 je kot vsi testni avti opravil tudi meritve pospeškov in hitrosti. Največa hitrost je 183 km na uro, 100 km na uro doseže avto z mesta v 12,8 sekunde, kilometer brez zaleta pa prevozi v 33,6 sekunde. Motor je 995-kubičen in zmore 115 KM pri 5500 vrtljajih v minuti, teče pa tako mirno in tiho, da je voznik, ki je navajen z usesom ocenjevati pospeške, najprej kar razočaran. Motor ima slabo lastnost, da ni varčen saj je na testu poprečno porabil 16,27 litra goriva na 100 km.

RO 80 je opremljen s hidravličnim menjalnikom. Hidravlika pomaga motorju, ki je pri nizkih vrtljajih slaboten tako, da povečuje navor prav takrat, ko ga wankel nima dovolj. Ko se voznik dotakne ročice menjalnika, sproži samodejno sklopko, zato se je treba odvaditi nepotrebnega držanja ročice. Motor namreč v prostem teku zelo hitro podivja in voznik se lahko zmede, zato velja to opozorilo tudi za sopotnike. Sklopka na testnem avtu nam je večkrat najajala, oksidirali so namreč njeni

kontakti. Novi RO 80 menda nima take napake, vendar se tudi v njem ne da prestavljati v stitni formule 1.

Sporno je, če so tri stopnje dovolj! Za navadno ožnjo vsekakor, verjetno pa bi si kdo želel, da bi smel na voljo še eno prestavo več, predvsem pri hitrem speljavanju, pa tudi pri vožnji po zavutih, gorških cestah.

Nasprotniki tega avta bi ga morali preskusiti na avto cesti! Izredno mirna, tih in varna vožnja bi jih gotovo prepričala; saj voznik skoraj nima dela, ker avto kar sam sledi zahtani smeri.

Ker motor ni preveč oster, smo ga preskusili na prelazu, na 22-odstotnem klancu in priznati moramo, da se je dobro odrezal, seveda z izdatno pomočjo menjalnika navora. Prav tako se je izkazal, ko smo se vračali. Zavorni učinek motorja ni velik, toliko boljše pa so zavore z ojačevalnikom, ki ustavijo avto hitro in brez spremembe smeri in obdržijo svojo učinkovitost tudi po dolgi uporabi.

Posebne tudi po karoseriji

Našim testnim voznikom se je zdelo, da izgleda RO 80 natanko tako, kot mora: nizek, padajoč nos, velika in precej nagljena vetrova šipa, vse skupaj pa seveda dobro reže zrak. Le za zadek so se lomila kopja; nekateri so menili, da je zadek pač sodoben, drugim pa se je zdel kot poln nahrbtnik in jim ni bil prav nič všeč. RO 80 tudi po obliki ni navaden avto. Prednja sedeža sta zelo udobna in dovolj velika, za drobne osebe morda celo preširoka, zadaj pa je dovolj prostora le za manjše postavne, pa tudi vstopanje na zadnje sedeže ni preveč udobno.

Mnogo je malenkosti, ki pričajo o skrbri izdelovalci za varnost. Avti letnika 1970 se odlikujejo in razlikujejo po tem, da so bolj opremljeni, posebej važna novost so halogenski žarometi.

RO 80 je avto, o katerem nismo smeli in nismo mogli poročati z običajno (švicarsko) treznostjo. Prav je tako. Kdor se v avto ne more zaljubiti, komur ni mar za tehnične finise, ta naj nikar ne kupi RO 80. Veliki NSU je avto za poznavalce.

