

Die Entstehungsgeschichte des NSU Ro 80

Seine Entstehungsgeschichte verlief atypisch, anders als die der meisten Automobile. Er konnte deshalb auch anders - und wie ich glaube - eigenständiger, besser werden. Hier sollten wir uns kurz die damalige Situation im Frühjahr 1963 bei NSU vor Augen halten. Prof. Wankels geniale Erfindung schien ausgereift. Lizenznehmer standen Schlange. Man glaubte, zukünftig eigentlich nur noch „Geldeinnahmen“ verwalten zu müssen. Doch noch Autos bauen ??? Wenn ja - dann aber etwas Besonderes! So erging vom Vorstand an den verantwortlichen Leiter der NSU-Entwicklung - Herrn Dipl.-Ing. Praxl der Auftrag, über ein besonderes Wankel-Automobil nachdenken zu lassen! Im April 1963 - also vor fast über 24 Jahren - setzte sich die NSU-Entwicklungsleitung zusammen, um erste Daten festzulegen. Neben Herrn Praxl waren dies:

Herr Strobel als Konstruktionschef

Herr Josef Erlewein für die Karosserie-Konstruktion

Herr Otto Erlewein für Interieur und Trim

Herr Schmidt für das Fahrwerk

und ich als Design-Verantwortlicher.

Festgelegt wurde der Wagen als Entwicklungsauftrag Nr. 80: Daraus entstand dann Ro 80, da der Wagen natürlich einen Wankelmotor bekommen sollte.

Die „80“ hatte aber noch weitere Bedeutungen: 800 kg sollte er wiegen, 80 PS leisten, ca. 8000 DM kosten und möglichst 8 Liter pro 100 km verbrauchen. Daten - wie Sie wissen, die später „nicht ganz“ eingehalten werden konnten. Um aber überhaupt auf 8 Liter Verbrauch zu kommen, musste der Wagen - dies für die damalige Zeit untypisch und nicht gefragt - einen guten aerodynamischen Wert - cw-Wert - erhalten.

Ich war natürlich erfreut, dass von dem zu entwickelnden Wagen keine weiteren und genaueren Daten zunächst festgelegt waren - so war ich doch frei, die Gedanken zu Papier zu bringen, die schon längere Zeit bei mir gespeichert waren: Niedrige Frontpartie - war nur möglich mit dem Wankelmotor - mit in die Form integrierten Scheinwerfern, Lufteinlass unterhalb des vorderen Stoßfängers, Nummernschild unter Glas - was in der zweiten Phase aufgegeben werden musste. Elegante Fensteranordnungen, d.h. sphärisch gewölbte Windschutzscheibe – voll versenkbare, einteilige Türscheiben – nur möglich durch den langen Radstand – dank Frontantrieb - dazu ein anschließendes drittes Seitenfenster.

Die erstmals von mir angelegte Keilform der Seitenpartie, die sich durch die niedrige Frontpartie und das hohe Heck ergab - wurde von vielen, besonders von der Konkurrenz zu Anfang belächelt – und später - wie Sie ja wissen – immer wieder kopiert! Diese Keilform mit dem hohen Heck - unbedingte Voraussetzung eines guten cw-Wertes - erzeugte am unteren Ende der Heckscheibe den „Ro 80 Knick“ - Stein des Anstoßes bei allen ersten internen und externen Vorstellungen des Modells. Die gesamte Bodenpartie mit unterem Türschweller war gewölbt - aus formalen und aerodynamischen Gründen. Front- und Heckpartie im Grundriss stark eingezogen und gerundet.

Die ersten Karosserie-Entwürfe von mir waren Ende April 63 schon fertig - das 1 : 5 Plastilin-Modell wurde begonnen und am 2. August 1963 dem gesamten NSU-Vorstand vorgestellt. Ich erinnere mich noch genau - es gab zwar keine „AHA-Effekte“ - aber auch für mich - Gott sei dank - keine negativen Äußerungen. Man konnte so richtig mit dem Modell zunächst nichts anfangen. Ganz ernst nahm man das Projekt ja sowieso noch nicht und im Übrigen war der einzige Änderungswunsch: den ungewohnten Seitenwand-Knick am Heckfenster doch zu mildern. Für mich aber die größte Freude:

Mit dem 1 : 1-Modell durfte ich beginnen - Termine wurden zunächst nicht angegeben - trotzdem arbeiteten meine wenigen Mitarbeiter und ich in der „Baracke“ - so hieß intern das NSU-Stylingstudio - und es sah wirklich wie eine solche aus – mit größter Anstrengung.

Mein heimlicher Strategieplan ging auf - die Kollegen von der Fahrwerksauslegung mit Motoreinbau waren konstruktiv - planungsmäßig noch nicht fertig - konnten mir deshalb keine andere Auslegung bzw. Änderung meines Wagen-Konzeptes angeben oder vorschreiben. Bei Zweifeln an meinem Konzept wich ich aus, tröstete und sagte, man könne ja später noch ändern - wusste aber genau, dass sie sich dann ziemlich nach meiner Wagenauslegung würden richten müssen, um nicht mit der Grundauslegung des Modells noch einmal neu beginnen zu müssen. Die zeichnerischen Entwurfs- und Strakarbeiten im Maßstab 1:1 waren Mitte Oktober 63 fertig. Das 1:1-Modell, das - ungewöhnlich - aus armiertem Holz gearbeitet wurde und einen kompletten Innenraum mit zu öffnenden Türen hatte - wurde vollständig fertig am 6. Mai 1964 dem NSU-Vorstand im Freien am damaligen NSU-Tennisplatz gezeigt. In einer kurzen vorhergegangenen Präsentation ohne Innenausstattung am 24. März hatte ich dem Vorstand eine letzte Änderungsliste von mir vorgelegt - erklärt und genehmigt bekommen. Wieder war der Knick am Heckfenster noch einmal als Kritikpunkt angesprochen worden - ich versprach zu ändern...

Doch hatte man sich - an die zu dieser Zeit doch sehr avantgardistische Gesamtform - schon gewöhnt, war zufrieden - ja Lob schon vereinzelt zu hören.

Das Interieur wurde allerdings in der ursprünglichen Form nicht genehmigt, obwohl ich es auf die Außenform abgestimmt hatte. Man sagte mir, alles zusammen sei zu modern, zu avantgardistisch - man müsse versuchen, auch ältere Semester - sprich „Leute mit Geld“ - zum Kauf des Wagens später bewegen zu können und deshalb müsse ich in das Interieur eine etwas konservativere Note hineinbringen - was immer das heißen mag!

Selbstverständlich war ich ein wenig traurig - doch als die gesamte Außenform – wie vorgestellt - auch genehmigt wurde, tröstete mich darüber hinweg - und als der Aufsichtsrat im Mai 1964 den Wagen endgültig absegnete und zur Konstruktion freigab - mit der Bemerkung, dass man sich doch bei NSU immer einig sei - war meine Freude groß. Einen Serien-Einsatztermin gab es zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht. Im Juli 64 wurde als Serienbeginn der Dezember 66 festgelegt. Aber von September 64 bis März 65 ruhte die gesamte Konstruktionsarbeit, da andere Entwicklungsarbeiten vorgezogen werden mussten. Dies war der Typ 77 - der NSU 1200. Im September 65 war das Ro 80-Modell das letzte Mal zu Feinabstimmungen im Windkanal - Stuttgart. Im April 1966 lief der erste handgemachte Ro 80 im NSU-Versuch mit getarnter Karosserie. Am 10. und 16. Februar 1967 wurde der erste seriennahe Wagen dem Vorstand vorgestellt und probe gefahren.

Endgültiger Serienanlauf war nun im Oktober 1967 - der im August 65 zum 1. Juli 1967 festgelegte Termin konnte nicht eingehalten werden. Natürlich wurde - wie Sie ja wissen - der Wagen auf der IAA im September 1967 der Öffentlichkeit vorgestellt. Am 9. Februar 1968 war in Amsterdam die Kür zum „Auto des Jahres“ - ein großer Tag für die gesamte Firma. Gesamtzahl der bis August 1977 produzierten Wagen: 37.400 Stück.

Claus Luthe
11./12.9.1982



Claus Luthe (links) und Ewald Praxl mit dem Modell im Maßstab 1:5