



NSU RO 80 Kaufberatung

Die Geschichte, oder wie alles anfing.

Der NSU RO 80 erschien als erste Kreiskolbenmotor-Limousine der Welt im September 1967 auf der IAA in Frankfurt. Sofort erregte dieser „große“ NSU immenses Aufsehen, weil sich zum Zweischeiben-Wankelmotor auch noch eine futuristische Karosserie gesellte. Der als drehfreudig und vibrationsarm gepriesene Motor hielt allerdings zunächst nur bedingt, was er versprach, denn Doppelzündung und verschleißfreudige Dichtleisten führten zu häufigen Werkstattbesuchen. Die Konkurrenz brachte schnell das Märchen vom „RO 80-Gruß“ in Umlauf, das heute noch an Stammtischen bei der Erwähnung des Wortes Wankelmotor aus dem Munde allwissender Halblaien zu hören ist, und dessen einzige Begründung darin lag, dass das Werk anfangs Motorprobleme sehr kulant mit einem Austauschmotor regelte.

Schon im August 1969 kam eine HKZ-Thyristor Zündanlage zum Einbau, die auch mit nur einer Kerze pro Scheibe auskam, und man versuchte, den Dichtungs- und damit Kompressionsproblemen mit neuen Dichtleisten aus Ferrotic statt bisher IKA-Material entgegen zu wirken. Dadurch wurde das Auto sehr zuverlässig und die bisherigen Reklamationen gehörten der Vergangenheit an. Gleichzeitig wurden H4 Leuchteinheiten eingeführt und damit wurde auch der Kühlergrill steiler angeordnet. In den Folgejahren änderte sich äußerlich nicht mehr viel. Nur ab Modell 1976 erhielt der „RO“ große Heckleuchten und Gummileisten auf den Stoßfängern. Die Einrohrauspuffanlage gab es bereits ab April 1972.

Der NSU RO 80 galt als „intellektuelles Konzept“ und sicherte ihm vor allem unter den Selbstständigen und Akademikern einen Freundeskreis – nie aber genug Anhänger, um die Produktion rentabel zu machen. Zu seinen besten Zeiten wurden jährlich knapp 8000 Autos hergestellt (1969), der Durchschnitt lag aber bei knapp 4000 Fahrzeugen pro Jahr. 1977 fanden noch ganze 382 Wankel-Limousinen einen Käufer, bis der letzte RO 80 im August 1977 direkt vom Band ins Deutsche Museum rollte.

Mit 37.402 Exemplaren in rund 10 Produktionsjahren ist der Wankel-Wagen stets ein Exote geblieben. Glorreicher Repräsentant einer völlig neuen Stilrichtung mit höchstem technischen Anspruch, der bis heute vergleichsweise unerreicht ist.

Die typischen Mängel des NSU RO 80

Karosserie

Jeder NSU RO 80, der heute noch angeboten wird, ist mindestens 40 Jahre alt oder auch 50. In der Regel hat die Korrosion in diesen langen Jahren viel Zeit gehabt, sichtbare Spuren zu hinterlassen. Daher sind die meisten heute noch existierenden Exemplare irgendwann schon restauriert worden, wenn sie nicht in irgendeiner Scheune vergessen wurden. Wenn also die Liste der aufgeführten Mängel lang ist, muss trotzdem nicht davon ausgegangen werden, dass der RO 80 immer eine Rostlaube darstellt. Wenn der Rost aber erst einmal zugespuckt hat, ist die Baustelle in der Regel groß.

Beginnen Sie mit einer Außenbesichtigung an den Vorderkotflügeln: der Bereich hinter dem Rad zur Tür hin muss unten, da wo die Zierleiste sitzt, ohne sichtbaren Rost sein, sonst kommt das Problem von innen: gerne sind die Gitter unterhalb des Scheibenwischermotors

verrottet, Schutz, Staub und Blätter fallen hinein und bilden am erwähnten Kotflügelende einen fatalen nassen Sack, der nur durch totale Demontage beseitigt werden kann. Hier zeigt sich der Nachteil der ansonsten vorteilhaften Innenkotflügel, die auch verhindern, dass kleine Dellen einfach von innen herausgedrückt werden können.

Vor dem Vorderrad bilden sich am vorderen Ende der Bodenwanne gerne Rostnester, die wegen der Doppelwandigkeit des Bleches schwer zu bekämpfen sind. Auch die unter dem Kühler befindliche Verstärkung in der Schürze unterliegt den gleichen Leiden. Einmal auf den Knien, können die Reflektoren der Nebellampen geprüft werden – die der Hauptscheinwerfer sind dagegen sehr langlebig.

Rost am Radlauf vorn ist durch die Feuchtigkeit über dem Innenkotflügel bedingt und von außen nicht zu entfernen.

Öffnen Sie nun die Türen und prüfen Sie den Längsschweller, der mit Eloxalblenden abgedeckt ist.. Durch die Befestigungsklammern der darunter liegenden Gummileiste tritt oft Wasser in den Hohlraum. Hinten, wo, der Kotflügel zwischen Türausschnitt und Rad am Schweller anliegt, ist ein Rostnest, weil das Werk den Wasserablaufschlauch aus dem Bereich des hinteren Dreieckfensters und des Schiebedaches im Kotflügel enden ließ – im Bereich der kurzen Zierleiste darf also auch hier nichts zu sehen sein.

Achtung: viele „ROs“ sind durch GFK-Materialien unsachgemäß geschönt. Das gilt auch für o. g. Stelle am Vorderkotflügel oder den nachstehen Details. Mein Rat: nehmen Sie einen Magneten zur Fahrzeugbesichtigung mit.

Die Radläufe hinten verrotten meist durch Feuchtigkeit, die von einer undichten Heckscheibe kommt und sich über der Stoßkante Innenkotflügel/Außenhaut sammelt. Die Stelle ist weder vom Kofferraum, noch von außen richtig zu erreichen – es bleibt nur der teure Schritt zur Demontage. Leider gab und gibt es hier keine Reparaturbleche, das macht die Angelegenheit recht schwierig. Ein wichtiger Tip: undichte Heckscheiben, ein häufiger Mangel, erkennt man sofort am geschrumpften, fleckigen Kaliko-Belag der Hutablage. Ein genauer Blick durch die Heckscheibe ist also bares Geld wert. Zweites Indiz für eine undichte Scheibe ist Wasser in der Reserveradmulde, was aber bei den Modellen ab 1976 durch spröden Kitt an den Heckleuchten hervorgerufen sein kann. Nehmen Sie auf jeden Fall den Teppich hoch und das Reserverad heraus – selbst bei trockener Mulde erkennt man häufig gebadete Reservereifen an den Rostspuren im Profil. Entfernt man Bodenteppich und Bitumenpappe, sieht man auf den Kofferraumboden: bauartbedingt rostet die Halterung des Nachschalldämpfers nach oben in den Kofferraumboden hinein, weil NSU zur Verstärkung des Kofferraumbodens ein 2mm-Blech einzog und das untere, dünne, zuerst wegrostet.

Kofferraumecken unten, Heckverstärkung und Radhäuser verraten Unfallschäden und sind rostverdächtig – sie sollten zusammen mit den Stoßdämpferdomen inspiziert werden. Durch fehlenden Korrosionsschutz sammelt sich über den Schraubenfedern der Federbeine der Schmutz – Rostpartikel sind Alarmzeichen, die auf Korrosion – tragende Teile im nächsten TÜV-Bericht schließen lassen.

Die Türen des RO 80 sind ein besonderes Kapitel, denn NSU montierte bei allen Modellen innen eine Bitumenpappe mit Schaumauflage, die ein billiges Schließgeräusch und klappernde Fensterheber verhindern sollte. Jeder RO hat diesen „Schwamm“ in allen Türen, die Folge sind starke Rostschäden im Bereich der Zierleiste und an der Unterkante, die aus Schönheitsgründen ab Werk mit Unterbodenschutz gespritzt wurde. Schlimmer sind die Oberkanten der Türen dran: von innen ungeschützt, mit doppelten Blechprofil versehen, und von den Klammern der Zierleisten gepeinigt, tritt Rost auf, der fast nicht mehr sinnvoll bekämpft werden kann. Auch um die Türgriffe herum tritt der „Gilb“ auf, was auf lockere Befestigungsschrauben zurückzuführen ist.

Die Unterseite

Da ist zunächst der Längsträger vorn, der um den Durchgang der Achswelle wegen mangelhafter Versiegelung und unglücklich liegender Abflussbohrungen sehr anfällig ist. Außerdem liegt das Wasser-Abweisblech nicht bündig an, was die Sache noch kompliziert. Das Längsträger-Unterteil rostet auch im Bereich der Spritzwand, überwiegend bei den 74er Modellen, weil irgend ein heller Kopf die Entlüftungen ab Werk mit Gummistopfen schließen ließ, eine „Verschlimmbesserung“, die ab 75 wieder entfernt wurde. Autos aus dem Jahr 1974 mit Rost an dieser Stelle sind nur noch als Schrott und Teileträger zu gebrauchen – es sei denn, Sie wollen einen Neubau vornehmen.

Im Bereich der vorderen Türen treten Durchrostungen des Fahrzeugbodens auf, die schwer zu erkennen sind, weil sich der Unterbodenschutz noch darüber spannt. Deshalb: klopfen und unter die Fußmatten schauen, denn kaum ein Besitzer lässt Interessenten mit dem Schraubendreher am Blech herumstochern. Achten Sie auch auf die Messpunkte für Richtbank-Arbeiten an Fahrzeugen ab Baujahr 1970. Zu gern haben selbst die Werkstätten die Bezugspunkte für Wagenheberaufnahmen gehalten und den Wagenboden beim Hochheben statt des Längsträgers missbraucht. Resultat: der Boden gibt nach Innen nach, der Schutz reißt ein, und ein vor Jahren gemachter Fehler wird heute offenbar.

Autos mit Einrohr-Auspuffanlage haben oft Durchrostungen oberhalb des Vorschalldämpfers, weil die hohen Temperaturen den Unterbodenschutz weggebrannt haben. Die Stelle liegt in Höhe der Rücksitzbank und ist nach Hochheben der Fondsitze auch von innen zu sehen.

Schließlich korrodiert auch das Schutzblech für Spritzwasser der hinteren Bremstrommeln (Handbremse) gern, der Auflagepunkt der Ankerplatte verzieht sich und die Bremse schleift die Trommel schief aus.

Die Mechanik

Das Kapitel mechanische Schwachstellen ist wider Erwarten erfreulich kurz. Motordiagnosen am RO 80 sind schwierig, obwohl Kompressionsdiagramme gefertigt werden können. Am Motor geht außer den Dichtleisten fast nichts kaputt, und die können Sie mit folgendem Trick selbst einschätzen: Lassen Sie den betriebswarmen Motor im Leerlauf drehen und merken Sie sich die Tourenzahl. Legen Sie nun einen Gang ein und beobachten Sie beim Loslassen des Kontaktes der Selektivautomatik im Schalthebelknopf den Drehzahlmesser: beim Eingreifen des Wandler darf die Drehzahldifferenz zum Leerlauf nicht höher als 250 bis 300 U/min sein, sonst ist Leistungsverlust durch unterschiedliche Druckverluste zu befürchten. In diesem Fall gibt es eine Reihe von unliebsamen Folgen: Startschwierigkeiten, höherer Benzinverbrauch, häufigeres Verrußen der Zündkerzen, Motorabsterben beim Einparken.

„Blauen“ nach dem Start ist leider ebenfalls typisch: an den Wangen der Läufer tritt Öl in den Brennraum, das nach dem Start verbrennt. Peinlich aber normal. Der NSU RO 80 ist auf einen Ölverbrauch von 1 – 1,3 l auf 100 km ausgelegt, dafür gibt es eine Frischöldosierung, was zu langen Ölwechselintervallen und später zum Wegfall des Wechsels führte.

Die Achswellen vorn sind, ähnlich wie bei allen Frontrieblern, manchmal ausgeschlagen, Gelenkknarren bei Kurvenfahrten ist das Zeichen dafür. Solange die Gelenkmanschetten intakt sind, genießen die Gelenkwellen beim „RO“ ein sehr langes Leben.

Das Federbein-Kopflager gibt wegen mangelhafter Schmierung ab Mod. 72 Probleme auf – hier ist Knacken beim Lenken im Stand (Einparken) das Indiz. Die Servolenkung der Baujahre 76 und 77 gibt oft Anlass zu instabilen Geradeauslauf. Dann ist die Zahnstange im Bereich des Geradeauslauf verschlissen, da nur oberflächengehärtet. Die Zahnstangen der Vorgänger waren durchgehärtet und damit dauerhafter.

Der RO 80-Kühler liegt so exponiert, dass er meist unten korrodiert ist. Kühler sind aber durch viele Spezialunternehmen erhältlich, während die Versorgung mit anderen Ersatzteilen durch VAG/VW nicht mehr stattfindet. Hier haben viele Clubs zur Selbsthilfe gegriffen, indem viele Teile von vorhandenen Fahrzeugen aufgehoben wurden.

Einen NSU RO 80 kann man heute zwischen 800 und 24.000 Euro erwerben. Restaurierte Exemplare sind wegen des hohen Aufwandes teuer, müssen dann aber auch einwandfrei sein. Gute originale NSU RO 80-Fahrzeuge kosten zwischen 12.000 und 20.000 Euro. Begehrt sind Fahrzeuge von 1967 bis 69, denn sie gelten als besonders original und als „NSU-Fahrzeuge“. Kenner mögen aber gerade die mittleren Fahrzeuge von 71 bis 74, denn sie waren besonders ausgewogen und zuverlässig. Ebenso gibt es Fans für die letzten Baujahre ab Mod. 76, die stilistische Veränderungen aufweisen.

Vorsicht: ab Ende 75 (Zulassung) leiden die Fahrzeuge unter extremen Rostbefall durch hohen Kupferanteil der verwendeten Stahlbleche. Die Stahlkrise zwang damals zur schnellen Verwendung von Schrottwagen, die mitsamt Kabelbäumen eingeschmolzen wurden.

Obwohl der NSU RO 80 ein absoluter Meilenstein im Automobilbau ist, wird es heute noch gelegentlich relativ günstig eingeschätzt. Die Schätzpreise lauten heute wie folgt:

Stand Juli 2017

Zustand	1	2	3	4	5
Mod. 67/69 (NSU 327)	25.000*	15.800	7.200	3.500	1200
Mod. 70/77 (Audi NSU 427)	19.500*	13.200	6.100	3.000	800

*Bei Note 1-Fahrzeugen (insbesondere NSU Mod.67/69) sind Preisabweichungen erheblich nach oben möglich. Top-Restaurierte Fahrzeuge können sogar deutlich darüber liegen. In einer internationalen Auktion wurde im Februar 2010 ein NSU Ro 80 der Note 2 für 19.800,- Euro ersteigert.

Wer eine reizvolle Arbeit und eine verträgliche Investition nicht scheut, erwirbt mit dem NSU RO 80 heute einen TOP-Klassiker der Superlative unter den vielen Limousinen der letzten 100 Jahre. Beim NSU RO 80 treffen sich bahnbrechende Designwelten und eine atemberaubende Technik bei Motor, Antrieb, Fahrwerk und Sicherheitskonzept. Ein besonderes Automobil, welches man nicht jeden Tag zu sehen bekommt – keine automobiler Massenware. Beim RO 80 heißt die Devise:

Überlegen Fahren mit Genuss und Ruhe, entspannt ankommen.

Für weitere Fragen steht Ihnen zur Verfügung

Der NSU RO 80 Club

Ronald Werner
 Zum Morgengraben 3
 65835 Liederbach
 Tel/Fax. 069-383863
 E-Mail roachzich@iesy.net
 Juli 2017

