

# Kaufberatung NSU Ro 80

## Inhalt:

1. Einleitung.....	2
1.1 Status des Ro 80 .....	2
1.2 Marktsituation.....	2
2. Allgemeine Kauf Tipps .....	3
3. Suche und Vorauswahl .....	3
3.1 Wo kauft man einen Ro 80? .....	3
3.2 Ratschläge zur Vorauswahl.....	3
3.3 Besichtigung, Inspektion. ....	4
4. Untersuchung eines Ro 80-Kaufobjektes .....	4
4.1 Identifikationsmerkmale .....	4
4.2 Welches Baujahr? .....	4
4.3 Untersuchung der Karosserie .....	5
4.4 Untersuchung des Motors .....	7
4.5 Fahrwerk, Bremsen.....	9
4.6 Innenraum.....	9
4.7 Probefahrt .....	9
4.8 Weitere Hinweise .....	9
5. Anzahl gebauter Wagen .....	10
6. Steuer und Versicherung .....	10
7. Literatur .....	11
8. Checkliste für den Kauf eines Ro 80 .....	13
9. Abdruck von Seite 4 eines deutschen ‚Kraftfahrzeugbriefes‘ .....	14
10. Abbildungen .....	14
10.1 Bild 1.....	15
10.2 Bild 2.....	16
10.3 Bild 3.....	17
10.4 Bild 4.....	18
10.5 Bild 5.....	18
11. Pressestimmen damals und heute zum NSU Ro 80 .....	19

**Auflage 3, März 2011**

Eine Kurzfassung ist im Heft „Tipps & Tricks“ zu finden, das jetzt in der 6. Auflage erschienen ist



## 1. Einleitung

### 1.1 Status des Ro 80

Obwohl diese Schrift eine technische Kaufberatung für potentielle Käufer/Käuferinnen darstellen soll, seien zunächst ein paar grundsätzliche Bemerkungen zu diesem Fahrzeug gestattet.

Es gibt in der Geschichte nur wenige Autos, um die sich so viele Geschichten, Legenden und Halbwahrheiten ranken wie um den NSU Ro 80. Einige davon sollen hier ins richtige Licht gesetzt werden. Bedeutsam am NSU Ro 80 ist geschichtlich, dass er keinen Vorgänger und keinen Nachfolger hatte. So waren die Konstrukteure nicht darauf angewiesen, irgendeine Tradition fortzusetzen oder auf Konventionen Rücksicht zu nehmen. Weiterhin entstand die Idee zu diesem Auto ursprünglich, weil NSU ein geeignetes Trägerfahrzeug brauchte, mit dem man den Wankel-Lizenznehmern die Eignung des Wankelmotors für die große Fahrzeugklasse demonstrieren konnte. Daher lautete der Entwicklungsauftrag an die Konstrukteure, einen sogenannten „Typ 80“ zu bauen, dessen magische Zahl 8 auf einen Preis von DM 8000.-, ein Gewicht von 800 kg und einen Verbrauch von 8 Liter/100 km hinweisen sollte. Dass es dazu nicht ganz kam, ist heute leicht festzustellen: es wurden ca. 1300 kg, 14.500,- DM und ein etwas höherer Verbrauch daraus, doch die Entwicklungszeit war wesentlich kürzer als damals und heute üblich, auch die Anzahl der Konstrukteure war viel geringer.

Der Entwurf war in seiner Gesamtheit und in vielen Details sehr fortschrittlich. So konnte das Auto ohne wesentliche Änderungen nahezu 10 Jahre lang gebaut werden. Der Aufbau wurde sehr solide ausgeführt; dadurch und durch die notwendigen aufwendigen Werkzeuge war die Fertigung sehr teuer und so erklärte sich der hohe Preis. In den 10 Produktionsjahren wurden gerade einmal ca. 37.500 Fahrzeuge gebaut. Dadurch lohnten sich große Änderungen für NSU (bzw. Audi NSU) auch nicht, sonst wären die Fertigungsstückzahlen der Einzelteile noch weiter gesunken.

Vorteilhaft für heutige Käufer daran ist, dass so die meisten Teile verschiedener Baujahre kompatibel sind, insbesondere gilt dies für die Karosserie. Man kann seinen Ro mit den Ersatzteilen von beinahe jedem anderen Ro 80 reparieren.

Der Ro 80 fasziniert heute als stilbildendes Auto der 60er/70er Jahre; seine Keilform, vom Designer Claus Luthe gekonnt und konsequent gezeichnet, hat die Karosseriegestaltung nicht nur der Audi-Fahrzeuge mehr als 20 Jahre lang geprägt, ja praktisch vorweggenommen. Glasflächen wie beim Ro 80, die eine hervorragende Rundumsicht gewähren, hat es später im Zuge verschärfter (übertriebener?) Sicherheitsanforderungen nicht mehr gegeben. Die Technik von Fahrwerk und Bremsen des Ro 80 ist wesentlich moderner als bei vielen Fahrzeugen des Topsegments aus derselben Epoche, und der Wankelmotor fasziniert nach wie vor durch vibrationsfreien Lauf und einen typischen ‚Sound‘. Viele sind von der außergewöhnlichen Fahrkultur des Ro 80 immer wieder aufs Neue fasziniert.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass der NSU Ro80 zwar im Alltag bewegt werden kann, so benutzten seine Käufer ihn damals schließlich auch. Man sollte sich jedoch im klaren sein, dass wir von der kompletten Problemlosigkeit heutiger Autos verwöhnt sind. Auch damals führte überwiegender Stadtverkehr zu gelegentlichen Schwierigkeiten, vom Kraftstoff-Verbrauch dabei ganz zu schweigen.

### 1.2 Marktsituation

Die Marktsituation beim Ro 80 ist entspannt. Der Markt ist ruhig. Ausspruch eines Marktbeobachters: „Wer einen Ro haben will, der hat einen, und Neulinge sind zurückhaltend, da sie der zu Unrecht als schwierig verschrieenen Wankeltechnik skeptisch gegenüberstehen.“ Dabei bietet der Ro, verglichen mit anderen besonderen Familienwagen der gleichen Epoche, viel Gegenwert fürs Geld.

Sehr gute Fahrzeuge sind meist in festen Händen. Es gibt aber viele mittelgut erhaltene Wagen zu vernünftigen Preisen. Manche Besitzer haben jedoch auch stark übertriebene Vorstellungen vom Wert Ihres ‚Outstanding-Autos‘. Selbst für besonders gute Exemplare wird aber selten so viel bezahlt wie für einen vergleichbaren anderen Klassiker.

Schlachtextemplare bekommt man billig, manchmal geschenkt.

Wir geben hier bewusst keine konkreten Preise an, denn Preisangaben ohne genaue Kenntnis des Fahrzeuges zu geben wäre unseriös. Preise können regional unterschiedlich sein, und natürlich rechtfertigt ein fahrfähiger Wagen einen andern Preis als ein Scheunenfund mit nur mühsam festzustellendem Zustand und unbekannter Geschichte. Als erste Preisorientierung kann man die Listen von **Classic Data** heranziehen, von denen einige Klassiker-Zeitschriften regelmäßig eine Kurzfassung abdrucken.



cken; siehe auch [www.classic-data.de](http://www.classic-data.de) oder [www.oldtimer-forum.de](http://www.oldtimer-forum.de).

Wir beschränken uns in dieser Kaufberatung auf die technische Seite des Kaufs. Im Zweifelsfalle nehmen Sie einen Experten vom Club oder einen professionellen Restaurierer mit zur Besichtigung, die übrigens immer eine Kontrolle auf der Hebebühne oder Grube einschließen sollte. Einen Experten vom Club erfragen Sie am besten über die regionalen Stammtische. Ansprechpartner der Stammtische finden Sie im Internet unter [www.ro80club.de/termine-treffen](http://www.ro80club.de/termine-treffen).

## 2. Allgemeine Kauftipps

Je mehr Sie bereits über den Ro 80 wissen, umso eher werden Sie Schwachstellen eines besichtigten Exemplars entdecken, da Sie sofort an den richtigen Stellen hinsehen. Und mit mehr Wissen haben Sie auch mehr Argumente in der Hand, die Sie bei Preisverhandlungen benutzen können. Argumente („das herzurichten kostet mich soundso viel, also will ich den Wagen um x € billiger haben“) sind besser als Preisdrücken im Sinne von „ist mir einfach zu teuer, da müssen Sie schon nachgeben“.

Beschaffen Sie sich die unter Punkt 7 „Literatur“ verzeichneten Bücher und studieren Sie diese!

Mit einiger Kenntnis des Ro 80 können Sie auch Anpreisungssprüche des Verkäufers und Geschichten über bereits investierte Restaurierungsarbeit richtig einschätzen. Nehmen Sie stets eine zweite Person mit, die nicht direkt am Kauf interessiert ist, am besten einen sachkundigen Freund. Abgesehen davon, dass vier Augen mehr sehen als zwei, kann er Sie auch davor bewahren, vor Liebe blind zu sein und unüberlegt zu kaufen.

Sehen Sie sich auch den Verkäufer an. Macht er einen zuverlässigen Eindruck? Warum verkauft er?

## 3. Suche und Vorauswahl

### 3.1 Wo kauft man einen Ro 80?

**PRIVATKAUF.** Wenn Ihre Tageszeitung einen großen Anzeigenteil für Autos hat, hat sie sicher auch eine Rubrik für Klassiker. Wenn nicht, kaufen Sie sich eine zeitlang die Oldtimer-Fachzeitschriften (Motor Klassik, Oldtimer-Markt, Oldtimer-Praxis oder eine der vielen Klassik-Anzeigen-Zeitschriften) und studieren Sie deren Anzeigen. Auch auf der Anzeigenseite unserer Clubzeitung **WANKEL-JOURNAL** werden regelmäßig Autos angeboten, jedoch zunehmend mehr in den Verkaufsrubriken unserer Webseiten [www.ro80club.de](http://www.ro80club.de) und [www.nsu80.ch](http://www.nsu80.ch).

**DIE GEWERBLICHEN.** Wenn Sie es vorziehen, sich einem Händler oder einer Werkstatt anzuvertrauen, erkundigen Sie sich, wer auf den Ro 80 spezialisiert ist und welchen Ruf er genießt. Diese Information ist nirgends besser zu bekommen als in einem Club. Wenn der Händler Ihren Wagen nicht vorrätig hat, kann er sich vielleicht aufgrund Ihres Wunsches gezielt in der Szene umsehen. Seine Werkstatt kann dann auch die nötigen Instandsetzungen fachmännisch durchführen und für die technische Abnahme sorgen. Vielleicht birgt dieser Weg weniger Erfolgserlebnisse, als wenn man alles selber sucht und selber tut, aber er ist auf jeden Fall sicherer, da ein Betrieb ja eine gewisse juristische Verantwortlichkeit für das verkaufte Fahrzeug hat - was sich allerdings im Preis niederschlägt. Als unerfahrener Anfänger in der Szene sollte man sich daher auch diesen Weg ernsthaft überlegen.

### 3.2 Ratschläge zur Vorauswahl

Anzeigen und Auskünfte von Gewerblichen geben einen guten ersten Überblick über das Angebot und die Preise. Aber lassen Sie sich von den Zustandsbeschreibungen nicht zu sehr beeindrucken, diese sind meist zu optimistisch, und die Preise sind meist Wunschvorstellungen. Auch Fotos schmeicheln oft. Bei Wagen, die Sie interessieren, sollten Sie den Verkäufer anrufen/anmailen und ihm einige gezielte Fragen stellen. Machen Sie sich zuvor eine Liste und gehen Sie alles der Reihe nach durch. Fragen Sie nach dem exakten Baujahr, evtl. Fahrgestell-Nummer, Historie (Vorbesitzer, wie lange schon in letzter Hand). Erkundigen Sie sich, ob der Wagen fahrfertig und zugelassen ist, und wann der Termin der nächsten Hauptuntersuchung ist. Lassen Sie sich beim allgemeinen Zustand nicht mit Auskünften wie ‚gute 2‘ (was dann meistens eine drei ist) abspeisen, sondern fragen Sie spezifisch nach Motor, Radaufhängungen, Karosserie (Schweißstellen, Unfallschäden), und nach den kritischen Stellen, die Sie nach Ihren Voruntersuchungen (Literatur, Club) nun kennen sollten. Fragen Sie auch nach etwa schon durchgeführten Restaurierungsarbeiten (und von wem gemacht). So können Sie leicht die Spreu vom Weizen trennen, wenn der Besitzer eines Wagens, der natürlich der ‚beste und schönste‘ im gan-



zen Lande ist, beim Beantworten Ihrer Fragen ganz kleinlaut wird. Im Zweifelsfalle erspart die gewissenhafte Fragerei am Telefon Ihnen eine unnötige Reise durch die halbe Republik. Wenn Sie nun eine schon wesentlich kürzere Liste von wirklich interessanten Fahrzeugen haben, planen Sie die Besichtigung. Wenn Sie Glück haben, kommt der Verkäufer zu Ihnen. Das beweist immerhin, dass er dem Wagen diese Reise zutraut. Normalerweise fahren Sie aber zu dem Fahrzeug.

### 3.3 Besichtigung, Inspektion.

Auf Ihre Besichtigungstour sollten Sie mitnehmen:

- Eine starke Taschenlampe, auch am Tage, denn Rost und andere Fehler sitzen meist in den dunklen Ecken.
- Einen Overall, um sich unter das Fahrzeug legen zu können.
- Einige Putzlappen, um auch an verdreckten Stellen Durchblick zu bekommen, und um die vertrackten Verschraubungen auf zu bekommen, bei denen man Öl und Wasser auf Qualität und Quantität prüft (Sie sollten wissen, wie diese Stoffe normal aussehen und worauf bestimmte Verfärbungen deuten).
- Starthilfekabel oder einen geladenen Akku, falls der Verkäufer behauptet, der Motor spränge problemlos an, wenn nur nicht gerade zufällig der Akku platt wäre.

Und nehmen Sie alle ihre bisherigen Aufzeichnungen mit, einen Blanko-Kaufvertrag (Autoclub, Buchhandel), die nötigen Schecks oder Bargeld, für den Fall, dass Sie den Wagen kurzentschlossen kaufen und mitnehmen wollen.

Die vorstehenden Bemerkungen gelten praktisch für alle Klassiker, ja beinahe für jeden Gebrauchtwagenkauf. Nun zu den spezifischen Informationen über den Ro 80.

## 4. Untersuchung eines Ro 80-Kaufobjektes

### 4.1 Identifikationsmerkmale

Die Fahrgestell-Nr. findet man unter der Motorhaube auf dem rechten Federbein-Dom (bis Baujahr 1970 oben auf dem Querträger an der Spritzwand rechts).

Der deutsche Kraftfahrzeugbrief hat auf seiner Seite 4 ein Feld -Vermerke des Herstellers-, wo diverse Kodierungen eingetragen werden können.

Zur Bedeutung dieser beim Ro 80 seit 1972 eingetragenen Zahlen siehe den Abdruck aus einem Kfz-Brief (heute ersetzt durch ‚Zulassungsbescheinigung Teil II‘) und die erklärende Tabelle auf Seite 10 dieser Information.

Diese Nummern findet man nur im Original-Brief. Sie wurden nicht in einen Ersatzbrief übernommen, der nach längerer Stilllegung ausgestellt wurde, oder wenn der erste vollgeschrieben bzw. anderweitig unbrauchbar geworden war. Der originale Brief wird dann normalerweise eingezogen, kann aber auch auf besonderen Wunsch des Besitzers nur ungültig gemacht werden. Auf jeden Fall hat ein gewissenhafter Verkäufer sich den Original-Brief kopiert.

Die heutige Zulassungsbescheinigung Teil II enthält wesentlich weniger Informationen.

Anhand der Fahrgestell-Nummer kann der Club aus dem Original-Produktionsbuch der NSU GmbH viele dieser Daten (und auch einige andere, z.B. den Produktionstag) ermitteln lassen.

### 4.2 Welches Baujahr?

Am Ro 80 wurde im Laufe der Bauzeit äußerlich nur wenig und unauffällig geändert. Auch die laufenden Verbesserungen am Motor sind nicht immer offensichtlich. Der Fachmann erkennt jedoch genau die einzelnen Baujahre und sieht sofort, wenn ein Wagen mit Teilen aus anderen Jahrgängen repariert wurde. Nachdem lange Zeit die späteren Jahrgänge gesucht waren, scheint heute eine etwas andere Tendenz zu herrschen; bei einigen Liebhabern erfreuen sich neuerdings gerade die früheren Baujahre, vor allem im Originalzustand, größerer Beliebtheit.

Ab 1969 wurde der Wagen als Audi NSU Ro 80 verkauft. Nachstehend die wichtigsten Änderungen in den diversen Modelljahren (in einigen Exportländern war die Einführung später, einige abweichende Schweizer Einführungsstermine sind vermerkt):

**1967:** Erste Version mit Vierkerzen-Motor (Zwei Zündkerzen je Scheibe), Motorraum schwarz lackiert, Stoffhimmel hellgrau oder schwarz, Türschwellen ohne seitliche Eloxalblenden, Türverkleidung



- mit umlaufender Kontur, zweifarbige Verkleidung der B-Säule.
- 1968:** Motorraum in Wagenfarbe, Türverkleidungen ohne Kontur, seitliche Eloxalblenden an Türschwelle
  - 1969:** Lüfterflügel aus Kunststoff statt Aluminium, Halogen-Zusatzscheinwerfer hinter Kühlergrill
  - 1970:** Einkerzen-Motor (eine Zündkerze je Scheibe), Hochspannungs-Kondensator-Zündung, Scheibenwischer mit Intervall, Halogen-Haupt- und Nebelscheinwerfer mit flacher Streuscheibe, Kunststoff-Kühlergrill, Kontroll-Leuchten und Knöpfe mit Symbolen,
  - 1971:** Fg.-Nummer auf Federbeindom statt auf Querträger.
  - 1972:** Luftpumpe und Abgasreaktor zur Nachverbrennung, Einrohr-Auspuff, Fallstromvergaser mit Startautomatik und anderem Luftfiltergehäuse (CH: >74), HKZ-Zündgerät auf Blechplatte oben im Motorraum, Drehzahlmesser elektrisch (CH: >74), Drehzahl-Warnsummer, vorderer Achsträger aus Leichtmetall statt Temperguss.
  - 1973:** Bremsscheiben vorn mit Abstandsnoppen und entsprechend geänderte Antriebswellen, Audi-Sitze ohne Höhenverstellung.
  - 1974:** Kühlwasser-Ausgleichsbehälter aus Kunststoff, Drehzahlmesser und Tacho mit größeren Ziffern, Lichtmaschine mit integriertem Spannungsregler. Verbesserte Startautomatik.
  - 1976:** Neue Standdichtung der Rotoren, vergrößerte Heckleuchten mit integrierter Nebelschlussleuchte, hinteres Kennzeichen über statt unter Stoßstange, Gummiauflage auf Stoßstangen, Kofferraumschloss in Deckel verlegt, neuer gerader Ro 80-Schriftzug am Heck.
  - 1977:** Öldosierleitung mit Rückschlagventil, ab Fg. 0871 000 334 verstärktes Getriebe für vorgesehene Leistungsanhebung (ab Getriebe - No. 38 348).

Dies sind nur die wichtigsten Änderungen, die im allgemeinen zu Beginn des neuen Modelljahres (Herbst des Vorjahres) eingeführt wurden. Der deutsche Club hält für Interessenten eine weitergehende Liste der Änderungen bereit. Die Angaben im Buch von D. Korp (siehe Kapitel 7) sind leider nicht immer vollständig und korrekt.

Die wichtigsten Sonderausstattungen/Extras ab Werk sind:

- Alufelgen Fabrikat Fuchs
- Stahlschiebedach handbedient oder elektrisch
- Colorglas rundum
- Kopfstützen und Sicherheitsgurte auch hinten

### 4.3 Untersuchung der Karosserie

Die Karosserie des NSU Ro 80 ist insgesamt recht stabil und torsionssteif, wofür auch die Anzahl der nachträglich umgerüsteten Cabrios spricht, bei denen es auch keine Stabilitätsprobleme gibt. Auch ein Fahrzeug mit sehr starkem Rostbefall verwindet sich meist noch nicht. Wenn man eine Ecke mit dem Wagenheber anhebt oder ein Rad auf den Bordstein stellt, und sich alle Türen und Hauben noch einwandfrei öffnen und schließen lassen, so sagt das noch gar nichts. Beim Ro 80 führt kein Weg an der detaillierten Kontrolle vorbei.

Im allgemeinen ist der Ro 80 genauso rostanfällig wie viele Wagen der 60er/70er Jahre. Angaben, welche Jahrgänge besonders anfällig sein sollen, sind unzuverlässig, als Anhaltspunkt kann jedoch grob gesagt werden, dass die Jahrgänge 1974-1975 (Stahlkrise, kupferhaltige Recyclingbleche) im allgemeinen schlechter sind als die davor und danach liegenden. Vorhandene Hohlraumkonservierung ist meist von Vorteil und u.U. wichtiger als ein bestimmtes Baujahr.

Entscheidend für den zu zahlenden Preis ist bei jedem Kaufobjekt der Zustand der Karosserie. Reparaturen an der Karosserie sind am teuersten und meist nur schwer kalkulierbar. Und man sollte lieber ein ehrliches Auto mit drei Rostlöchern kaufen als eines, das schon mehrfach geschweißt wurde und womöglich verborgene Schwächen hat. Der Zustand der Technik sollte sekundär sein, da man das alles zu überschaubaren Kosten wieder hinkommt.

Man sollte sich den Rost und evtl. schon durchgeführte Reparaturen an tragenden Teilen genau ansehen (Hebebühne oder Grube). Im Folgenden listen wir alle Schwachstellen auf, die jemals an einem Ro 80 festgestellt wurden. Natürlich gibt es keinen Ro 80, an dem alle diese Stellen zugleich in schlechtem Zustand sind. Wir ziehen es aber vor, hier unser gesamtes Wissen über jemals entdeckte Schwachpunkte aufzulisten – wenn Ihr Untersuchungsobjekt hiervon nur wenige (oder hoffentlich so gut wie keine!) aufweist, um so besser. Sie sollten aber nicht sagen können, dass wir auf eine potentielle



Schwachstelle nicht hingewiesen hätten. So machen das übrigens alle seriösen Oldtimerclubs und auch die Fachzeitschriften.

Nach dieser Einleitung nun unsere Liste möglicher kritischer Punkte, siehe Abbildung 1 - 5:

- **(1)\* - (4)\*** Vordere Längsträger.  
Auf der gesamten Länge untersuchen. Achten Sie auf die Stellen bei den Aufnahmen des Stabilisators (1), die Bögen unter den Gelenkwellen (2) incl. deren Wasserabläufen (3) und die hinteren Enden unter dem Wagenboden (4). Die Wasserabläufe (3) waren im Jahrgang 1975 unsinnigerweise verpropft!
- **(5) - (7)** Bugschürze.  
Rostanfällig sind die Rundungen zwischen Nebellampen und Radausschnitt (5), die Kanten des rechteckigen Ausschnittes (6) und das aufgeschweißte Stützprofil des Wasserkühlers (7)
- **(8) - (9)** Stoßdämpferdome vorn (8) und hinten (9) sind wegen Blechdoppelungen korrosionsgefährdet.
- **(10)** Wanne des Lufteinlasses mit eingebautem Scheibenwischerantrieb
- **(11) - (13)** Schweller  
Schwellerunterseiten (11) und (12), angrenzende Bodenbleche (13), Schwellerenden vorn und hinten, Wagenheberaufnahmen
- **(14) - (15)** Radläufe vorn (14) und hinten (15). Das Blechteil zwischen Vorderrad und A-Säule muss unten einen Spalt zum Stehblech haben; dort soll das Wasser der Schiebedach- und Windfangkasten-Entwässerung (10) austreten. Dieser Schlitz ist oft verlegt oder gar mit Unterbodenschutz verklebt.
- der Karosserieboden über dem Vor-Schalldämpfer (16) ist am besten durch Herausnehmen der Rücksitzbank und der Bodenfilze zu kontrollieren
- **(17) - (20)** Türen  
Türunterkanten rosten außen in der Mitte des unteren, ab Werk schwarz gefärbten Streifens (17), innen im engen unteren Teil (18), wo sich bei verstopften oder mit Unterbodenschutz verklebten Wasserabläufen (19) ein Wasser- und Drecksack bildet; bei den Tür-Oberkanten wird ein Spalt bei einer punktgeschweißten Naht durch die Fensterschacht-Zierleiste verdeckt (20).  
Auf der Tür-Innenseite ist eine Dämmmatte aufgeklebt, die Wasser anzieht und speichert. Lackiert wurden die Türen erst nach Aufkleben dieser Matte!
- **(21)\*** Umgebung des Schiebedaches, wo der Schiebedachkasten angepunktet ist
- **(22) - (23)** Kofferraum  
Kofferraumboden bei Radhäusern (22) und Doppelboden (23).
- **(24)** Auspuffhalter  
Auspuffhalterungen unter dem Kofferraum (24).

**Mit \* gekennzeichnete Punkte sind besonders schwerwiegende Mängel und es hängt vom übrigen Zustand des Fahrzeuges ab, ob eine Reparatur noch lohnt oder ob das Fahrzeug nur noch als Teileträger zu gebrauchen ist.**

So sind die **vorderen Längsträger** nicht mehr lieferbar und größere Schweißarbeiten an diesem Teil sind schwierig. Die bei Wiederherstellungsarbeiten erforderliche Präzision ist sehr hoch, da hier durch die Aufnahmepunkte der vorderen Querlenker die Vorderachsgeometrie festgelegt wird. Die Achse selbst ist außer bei der Vorspur nur sehr bedingt einstellbar.

Rost im Bereich des **Schiebedaches**, zu erkennen an Rostblasen auf der Dachhaut, ist ebenfalls nur sehr aufwendig zu reparieren, meist hilft nur das Dach eines Ersatzteilspenders.

Probleme mit der Dichtheit der **Front- und Heckscheibe** erkennt man an Rostblasen unterhalb der Aluminiumleisten der Fensterdichtungen. Eine aufgequollene, stockfleckige, wellige Hutablage, oder mit einer von der Unterlage abgelösten schwarzen Folie, ist ein sicheres Indiz für eine undichte Heckscheibe. Rostspuren oberhalb der vorderen Fußraumbelüftungsdüsen sind ein Hinweis auf eine undichte Frontscheibe. Waren Front- oder Heckscheibe längere Zeit undicht, dann ist der Scheibenrahmen der Karosserie in den unteren Bögen fast immer durchgerostet. Korrosionsschäden im **Kofferraum** (u.a. Ersatzradmulde und hintere Radläufe) sind meist auf undichte Heckscheiben zurückzuführen. Im Kofferraum sollte man sich auch das Heckblech und die seitlichen Verstrebungen zwischen Radhaus und Stoßstangenhalter ansehen, da diese bei Unfällen oft beschädigt wurden.

Die vorderen **Bodenbleche** sind oft hochgedrückt, da die dort angebrachten Vermessungspunkte (Referenzpunkte bei Richtbank-Arbeiten) fälschlich für Wagenheberaufnahmen angesehen wurden.

Zum **Schweller** muss man wissen, dass er aus einem dreiteiligen Kastenprofil besteht und an der Un-



terseite in den Wagenboden übergeht. Schwachstellen sind hier gut verdeckt: unten durch PVC-Unterbodenschutz, innen durch den Teppich, außen und oben durch eloxierte Zierblenden. Dennoch ist der Schweller prüfbar.

Über den Zustand der Schweller-Hohlräume kann man einen ersten Eindruck bekommen, wenn man in die Entlüftungsöffnungen im Bereich der hinteren Tür hineinleuchtet. Einen besseren Eindruck bekommt man, wenn man bei der hinteren Tür das seitliche Schweller-Verkleidungsblech abnimmt und durch die freiwerdende Öffnung hineinleuchtet (Bild 1, Punkt 25). Zur Entfernung des seitlichen Bleches muss man die Schrauben der oberen Alu-Schwellerverkleidung lösen und diese etwas anheben. Diese Methode ist nur bei Fahrzeugen ab 1970 möglich, frühere hatten diese Öffnung nicht. Man kann auch innen am Schweller (26) den Teppich entfernen und die dahinter liegenden Kunststoffdeckel entfernen, bei neueren die Lüftungsrosetten (Vorsicht, deren Haltestifte brechen leicht ab). Echten Einblick auch in den vorderen Teil der Schweller (Bereich der vorderen Wagenheberaufnahme (27)!) erhält man aber nur mit einem Endoskop. Mit dem Ansetzen des Bord-Wagenhebers an den originalen Aufnahmen sollte man vorsichtig sein, da ein an sich noch zu rettender Schweller hierbei den Geist aufgeben kann.

Ob man ein Fahrzeug mit schlechten Schweller-Innenseiten und/oder Bodenblechen kaufen soll, hängt davon ab, wie viel man zu restaurieren bereit ist. Innenschweller und Mittelsteg kann man sektionsweise in Abkantbauweise nachfertigen, wobei allerdings einige Anforderungen der technischen Abnahme zu berücksichtigen sind. Der Mittelsteg der Schweller lässt sich nur von außen instandsetzen. Dazu ist der Außenschweller (nicht mehr zu bekommen) ziemlich aufwendig neu herzustellen. Reparaturbleche für vordere Kotflügel sind bei den Clubs zu bekommen, hintere Kotflügel gibt es noch gebraucht. Für hintere Radläufe bietet der Schweizer Club Reparaturbleche an.

Schwierig zu bekommen (und teuer!) sind gute **Türen**; oft kann man aber verrostetes Blech sektionsweise ersetzen. Motor- und Kofferhauben sind eher in gutem oder leidlichem Erhaltungszustand zu finden.

Bei einer Generalreparatur der Karosserie sollte man einige ‚hineinkonstruierte‘ Schwachstellen beseitigen und in jedem Fall eine fachgerechte **Hohlraumkonservierung** anbringen (lassen). Die Clubs haben hierzu Ratschläge parat.

**Frontscheiben** haben gelegentlich am Rande Lufteinzüge. Das sieht nicht gut aus und sollte nicht sein. Solche Scheiben können allerdings oft noch jahrelang Dienst tun, bis sie bei einer technischen Abnahme beanstandet werden.

Die Frontscheibe des Ro 80 ist zweiachsig gebogen, und zwar um die Hochachse und um die Querachse. Ersatzscheiben haben oft keine Wölbung um die Querachse. Die Scheibe darf, von der Seite gesehen, nicht vom oberen zum unteren Rand gerade verlaufen. Oben schließt die Wölbung der Originalscheibe harmonisch an die der Dachlinie an.

Eine nicht spezifikationsgerechte Scheibe ist nicht nur ein Originalitäts- oder Schönheitsfehler, sondern diese Scheiben sind wegen der falschen Wölbung auch schwerer dicht zu bekommen.

Scheiben mit verlaufender Färbung (‚Grünkeil‘ bzw. ‚Anti-Blend-Streifen‘) stehen dem Ro 80 besonders gut, waren jedoch ab Werk nur für die skandinavischen Länder lieferbar. Durchgehend getönte und Grünkeil-Scheiben gibt es bei den Clubs als originalgetreue Nachfertigungen.

Ein abschließendes Wort noch zur **Lackfarbe**. Im Laufe der Jahre wurde der NSU Ro 80 in vielen Farben geliefert, manche schön anzusehen, aber auch viele dem Zeitgeist entsprechende Farben, die heute etwas gewöhnungsbedürftig sind. Es ist zwar im Rahmen einer Restauration möglich, die Farbe dem eigenen Geschmack anzupassen, aber man sollte dann zumindest eine Farbe wählen, die im Baujahr des betreffenden Wagens auch lieferbar war. Übrigens ist der Aufwand einer Umlackierung beträchtlich, wenn man will, dass hinterher die Originalfarbe nicht mehr zu entdecken ist. Selbst entlarven kann man ein solches Fahrzeug als Interessent meist, weil das Armaturenbrett innen ebenfalls lackiert ist und man diesen Lack durch Frontscheibe und Lüftungsgitter sehen kann. Sonst hilft ein Blick auf das lackierte Blechschild in der Nähe des Typenschildes, auf dem der Farbcode angegeben ist. Die Entschlüsselung findet man im Ersatzteile-Katalog (siehe Kapitel 7 ‚Literatur‘).

#### 4.4 Untersuchung des Motors

Erst mal einige allgemeine Technik-Checks:

Prüfen Sie die Dichtheit von Motor, Getriebe und Bremsen incl. Bremskraftregler. Ein normal unterhaltener Ro ist nie eine ‚Ölsardine‘. Achten Sie auch auf die Dichtheit der Manschetten an den Antriebswellen.

Über den Wankelmotor sollte man einiges wissen, um ein Kaufobjekt richtig einschätzen zu können. Insgesamt stellt sich die Technik des Wankelmotors einem Neuling gegenüber sehr zwiespältig dar. Im



Laufe der Jahre haben viele Unkundige mit kolportierten technischen Halbwahrheiten dem Motor den Ruf der Unzuverlässigkeit angehängt, andererseits laufen viele Wankelmotoren heute problemlos mehr als 100.000km. Ebenso ist die Verfügbarkeit und der Preis von Ersatzteilen sehr stark schwankend, so dass manche Dinge erstaunlich problemlos erhältlich und reparabel sind, andere aber beinahe Raritäten sind. Es muss aber festgehalten werden, dass noch nie ein Fahrzeug eines Clubmitgliedes wegen fehlender Ersatzteile länger stillgelegt werden musste.

Kritisch am Motor sind außer dem Zustand der Trochoiden und Seitenteile die Dichtelemente ‚Scheidelleisten‘ und ‚Seitenstreifen‘, die für die Kompression verantwortlich sind.

Den Zustand des Motors kann man einigermaßen zuverlässig, aber leider nicht eindeutig/umfassend anhand eines Kompressionsdiagramms beurteilen, das mit einem speziellen Gerät für Wankelmotoren aufzunehmen ist. Man erhält ein Diagramm mit 6 Messwerten (zwei Scheiben mit je drei Kammern). Gute Motoren haben in allen Kammern einen Kompressionsdruck von mehr als 7 bar. Die Werte der einzelnen Kammern sollten nicht mehr als 0,5 bar voneinander abweichen. Ein Fachmann kann aufgrund der Abweichungen der drei Kompressionswerte einer Scheibe sagen, um welche Art von Verschleiß es sich vermutlich handelt: Seitenstreifen, Scheiteldichtleisten oder Trochoidenlaufbahn.

Achten Sie auf den Leerlauf, der bei warmem Motor  $1200 \pm 100$  U/min betragen sollte. Ist die Leerlaufdrehzahl viel höher, so ist zu vermuten, dass die Leerlaufdrehzahl erhöht wurde um einen schlechten Motor zu kaschieren, da dieser beim Anfahren oder einem der folgenden Tests stehen bleiben könnte. Einige einfache **Schnelltests** ergeben bei warmem Motor und richtig eingestellter Leerlaufdrehzahl einen ersten Eindruck:

#### **Festbremsdrehzahl:**

Bremse treten, ersten Gang einlegen, Vollgas geben. Dann muss sich eine Drehzahl von 2000 bis 2200 U/min einstellen. Weniger deutet auf einen schlechten Motor, eine wesentlich höhere Drehzahl deutet auf eine rutschende Kupplung. Diesen Test nicht zu oft und dann nur kurzfristig durchführen, damit die Technik keinen Schaden nimmt.

#### **Kupplungseffekt:**

Leerlaufdrehzahl im Freilauf beobachten. Diese sollte bei  $1200 \pm 100$  U/min liegen. Bei gebremstem Fahrzeug einen Gang einlegen, Schalthebel loslassen. Dann darf die Drehzahl nur um ca. 250-300 U/min abfallen.

#### **Test durch Lenken:**

Wagen mit Fußbremse festhalten, Leerlaufdrehzahl soll  $1200 \pm 100$  U/min betragen, ersten Gang einlegen. Schalthebel loslassen und ohne Gasgeben Lenkung im Stand nach rechts oder links vollständig einschlagen und unter Zug halten. Dabei darf der Motor nicht absterben.

Normalerweise startet der Motor mit folgender simplen Prozedur laut Betriebsanleitung:

#### **Motoren mit Fallstromvergaser mit Startautomatik (kalt):**

- Zündschlüssel auf ‚Fahrt‘
- Gaspedal einmal langsam ganz durchtreten und wieder loslassen
- Starten ohne Gasgeben.
- Der betriebswarme Motor startet am besten mit Halbgas (nicht pumpen!)

#### **Motoren mit Horizontalvergaser mit Chokezug (kalt):**

- Choke ganz herausziehen
- Starten ohne Gasgeben
- Choke wieder ca. 3/4 zurückschieben
- je nach Motorlauf Choke weiter zurückschieben, nach ca. 1km Fahrt sollte er ganz eingeschoben sein.
- Bei betriebswarmem Motor auf keinen Fall den Choke ziehen, der Motor versäuft sofort!
- Wenn es im Sommer wärmer ist, braucht man den Choke auch bei kaltem Motor fast gar nicht, höchstens mal kurz beim Startvorgang.

Nach längerer Standzeit kann das Starten etwas länger dauern, man sollte aber besser nach möglichen Ursachen suchen als längere Zeit zu ‚orgeln‘. Nach langem Stillstand ist es ratsam beim Unterbrecherkontakt einen Streifen aus Pappe zur Reinigung durchzuziehen. Blauer Auspuffqualm nach





dem Starten (verbranntes Öl) tritt bei verschlissenen Ständdichtungen auf, sollte aber nach kurzer Laufzeit verschwinden. Manche Verkäufer verschleiern das, indem sie den Motor kurz vor der Besichtigung schon etwas laufen lassen.

Fragen Sie beim Verkäufer nach, mit welchem Öl das Fahrzeug betrieben wurde. Kam längere Zeit vollsynthetisches Öl zum Einsatz, so kann das Startblauen fast vollständig "verschwinden", da unsichtbar. Groß ist dann die Überraschung beim späteren Betrieb mit mineralischem Öl!

Die Anbauaggregate sind recht unkritisch und meist konventioneller Bauart, wie von Hubkolbenmotoren bekannt.

Sollte hieran etwas kaputtgehen, so ist Ersatz für normale Preise teilweise neu oder gut gebraucht erhältlich. Teuer sind eigentlich nur die Zündkerzen, allerdings benötigt man auch nur 2 Stück (alte Versionen: 4).

#### 4.5 Fahrwerk, Bremsen

Die Dreieckslenker der Vorder- und Hinterradaufhängung können ernstlich korrodiert sein, wenn die Wasserabläufächer verstopft sind (Klopffprobe).

Die vorderen und hinteren **Stoßdämpferdome** (Punkt 8 und 9 in Bild 1 und 2) sind auch gefährdet. Während die vorderen bei geöffneter Motorhaube gut zu besichtigen sind, kann man die hinteren von oben nur nach Demontage der Hutablage und aller Kofferraumverkleidungen einigermaßen sehen, und von unten aus dem Radhaus.

Nach längerer Standzeit können die **Bremsen** (besonders hinten) fest sitzen oder anderweitig ohne Funktion sein. Die Wiederinstandsetzung ist grundsätzlich möglich. Die entsprechenden Teile sind (bis auf den Bremskraftbegrenzer der Hinterachse) von speziellen Bremsendiensten noch zu beschaffen. Den Bremskraftbegrenzer kann man überholen lassen.

#### 4.6 Innenraum

Die Sitzbezüge können, vor allem bei Fahrzeugen ohne Colorglas, stark verblichen und dadurch brüchig sein. Achten Sie, vor allem bei dunklen Stoff-Farben, auf die am meisten gefährdete Oberkante der Lehnen, vor allem der Hintersitze. Schlechter Zustand des **Stoffbezuges** ist bedenklicher als ein durchgesessener Sitz; diesen kann man wiederherstellen. Originale Polsterstoffe sind nicht mehr zu beschaffen. Kunstleder-Sitze sind meist besser erhalten, sind aber nicht jedermanns Geschmack, da sie im Sommer unangenehm warm sein können.

Türverkleidungen und Bodenteppiche sind meist unproblematisch (und ggf. in leidlichem Zustand zu beschaffen). Suchen Sie bei Rostspuren auf den Verkleidungen nach den Ursachen (Abschnitt 4.3). Armaturenbretter sind gelegentlich durch Lichteinwirkung versprödet und manchmal (sehr selten) auch gerissen.

#### 4.7 Probefahrt

Achten Sie auf alle **Geräusche**. Da das Laufgeräusch des Wankelmotors sehr leise ist und auch bei höheren Drehzahlen nicht dramatisch ansteigt, kann man alle anderen Geräusche umso deutlicher wahrnehmen.

Knacken bei Kurvenfahrt kann von den **Antriebswellen** oder den oberen **Federbeinlagern** kommen (letzteres hört man auch beim Lenken im Stand).

Die **Öldruck**-Kontrolllampe muss erlöschen, sobald der Motor mehr als Leerlaufdrehzahl erreicht.

Die **Kühlwasser**-Temperatur bewegt sich bei normalem Fahrbetrieb stets im ‚dünnen weißen Bereich‘ des Thermometers, der ‚dicke weiße Bereich‘ wird nur bei warmem Wetter auf langanhaltenden Steigungen oder bei Anhängerbetrieb erreicht. Der rote Bereich darf niemals erreicht werden.

#### 4.8 Weitere Hinweise

Einen Ro 80, der statt des Wankelmotors einen **Hubkolbenmotor** (Ford V4, Audi) hat, sollte man stehen lassen, es sei denn, die übrige Substanz des Wagens ist so wertvoll, dass der Rückbau zum Wankelmotor lohnt.

Achten Sie auf **Vollständigkeit** und **Originalität**, ein Glas-Hubdach ist z.B. nie original! Alle Teile der Innenausstattung und alle Zierleisten und Embleme sollten vorhanden sein. Lampen (vorn und hinten) sind noch zu beschaffen, teilweise auch neu.

Für den **Auspuff** gibt es diverse rostfreie Nachfertigungen von guter Qualität und mit nahezu originalem Geräuschverhalten. Frühere (englische) Nachfertigungsanlagen sind von unterschiedlicher Qualität und haben oft einen etwas anderen (dünnere, leicht blechern scheppernden) Klang als die Original-



nalanlagen. Achten Sie auf einen einwandfreien Abgas-Reaktor, denn hierfür gibt es bisher keine funktionsfähige Nachfertigung, nur ein ‚Hosenrohr‘ als Ersatz!

**Motoren** sind, obwohl der Ro 80 jahrelang gerade für seine Motorenprobleme berüchtigt war, weniger kritisch. Instandsetzungsfähige Motoren aus Schlachtfahrzeugen sind gelegentlich zum Materialpreis zu erhalten (natürlich ohne jegliche Garantie, kann auch Schrott sein). Überholte Motoren erhält man bei gewerblichen Ro-Werkstätten für 2- bis 3000 Euro; neue oder Original-Werksaustauschmotoren, die gelegentlich angeboten werden, sind deutlich teurer. Fachleute können heute beinahe jeden Motor mit Neuteilen überholen.

Schlecht schaltbare **Getriebe** haben als Ursache meist eine falsche Einstellung der Servo-Betätigung der Kupplung. Dies ist leicht zu beheben. Ein permanent singendes Getriebe sollte man gegen eines aus einem Schlachtwagen austauschen (und hoffen daß dieses besser ist), eine verlässliche Instandsetzung ist teurer.

#### **Merke:**

**Teuer und gut kaufen ist meist preiswerter als billig kaufen und viel restaurieren - es sei denn, man kann (und will) alles selber restaurieren. Außerdem sind bei Werkstatteleistungen die Karosseriereparaturen im Verhältnis meist teurer (und schwerer kalkulierbar) als Reparaturen an der Technik.**

Inwieweit man neuere Anbauteile (etwa Radio, Lenkrad) akzeptiert und honoriert, ist Sache des persönlichen Originalitätsanspruches. Wo man nach Modernisierungen den Originalzustand wiederherstellen kann, ist das für viele Liebhaber eher akzeptabel als bei irreversiblen Eingriffen.

Einige andere schwache Stellen wie Fensterheber, Radlager und Gelenkwellen-Manschetten sind zwar ärgerlich, aber nicht substantiell. Wenn allerdings die Gelenkwellen längere Zeit mit kaputten Manschetten gefahren wurden sind Spätschäden möglich (achten Sie auf Fettreste in den Achsträgern oder frisch reparierte Manschetten! Entsprechendes gilt für die Abdeckung der Zahnstange der Lenkung im vorderen linken Radhaus.) Fensterheber sind mit nachgefertigten Einzelteilen leicht zu reparieren. Gelenkwellen-Manschetten sind bei VAG als Reparatursätze erhältlich. Radlagersätze sind im Club erhältlich.

## **5. Anzahl gebauter Wagen**

Gebaute Fahrzeuge von 1967 bis 1977: 37.402

Die beim KBA Flensburg mit Normal-Zulassung gemeldete Anzahl Ro 80 sinkt von Jahr zu Jahr und war 2010:

NSU (1967 bis 69): 53 Stück  
Audi NSU (1969 bis 77): 683 Stück

Diese Angaben sind allerdings irreführend, da nur Fahrzeuge mit Normalzulassung erfasst sind, also nicht die mit roter 07-Nummer oder Oldtimerkennzeichen. Die Zahl dieser und stillgelegter Fahrzeuge kann sich nochmals auf ca.1000 belaufen

Geschätzter heutiger Bestand weltweit: 3.000 bis 3.500

Erwähnenswertes Kuriosum:

Es gibt zwei Wagen mit den amtlich bescheinigten Baujahren 1979 bzw. 1997 (von Clubmitgliedern aus Rohkarossen aufgebaut)!

## **6. Steuer und Versicherung**

Der Ro 80 wird in Deutschland nach Gewicht besteuert, da sich Hersteller und Behörden damals nicht auf eine gerechte Berechnung des Wankel-Hubraums einigen konnten.

Die Kraftfahrzeugsteuer beträgt für den Ro 80 in Deutschland rund 100,-- Euro pro Jahr

Daher ist eine Normalzulassung (ggf. mit Saisonkennzeichen) kostengünstiger als ein H-Kennzeichen.

Der Ro 80 Club Deutschland kann seinen Mitgliedern eine besonders günstige Veteranen-Versicherung vermitteln, die ausschließlich den Mitgliedern vorbehalten ist (Haftpflicht, Teil- und Vollkasko). Wenden Sie sich deswegen bitte an die Geschäftsstelle (Adresse siehe Seite 9).



## 7. Literatur

Der Ro 80 Club Deutschland bietet folgende Literatur an, die bei Wartung und Restaurierung gute Dienste leistet:

- Ersatzteilkatalog Ro 80
- Reparaturhandbuch Ro 80
- Reparaturhandbuch Ergänzungen
- Wartung- und Diagnosehandbuch Ro 80
- Karosserieinstandsetzung Ro 80
- Ro-Tipps, 1001 Tipps und Tricks zu Restaurierung und Reparatur, Pflege und Unterhalt sowie Betrieb des NSU Ro 80

Wegen der vollständigen aktuellen Literaturliste und Preisen siehe unsere Webseite [www.ro80club.de/clubservice/clubshop](http://www.ro80club.de/clubservice/clubshop)

Alle hier angebotenen Nachdrucke/Fotokopien sind durch die Inhaberin der Rechte, die Traditionsgesellschaft NSU GmbH, autorisiert. Wir distanzieren uns von Raubdrucken.

Die angebotene Literatur enthält neben der Hauptinformation auch noch viele andere nützliche Hinweise:

Der **Ersatzteilkatalog** enthält viele ‚Explosionszeichnungen‘ und auch Übersichten über die in den jeweiligen Baujahren lieferbaren Lack- und Polsterfarben sowie die Fabrik-Sonderausstattungen. Das Heft **Ro-Tipps** enthält auch eine Liste von Alternativ-Teilen aus anderen Fahrzeugen.

**Betriebsanleitungen** werden oft noch gebraucht angeboten.

Viele andere **NSU-Unterlagen** wie Darstellungen von Zündanlage, Kraftstoff- und Kühlsystem sowie Schmierpläne sind im Archiv eines Clubmitglieds vorhanden.

Das Standard-Werk über den Ro 80 ist das Buch von Dieter Korp:

### **NSU Ro 80, die Geschichte des Wankelmotors.**

Es ist nur noch antiquarisch zu erhalten.

*Herausgeber dieser Kaufberatung:*

## **Ro 80 Club Deutschland e.V.**

*- Verein für Kreiskolbentechnik -*

und

## **NSU Ro 80-Club der Schweiz**

*Zusammenstellung und Bearbeitung:*

*C.v.Klösterlein*

*Wegen Korrespondenzadressen und anderer Informationen über die Clubs verweisen wir auf die Webseiten der Clubs:*

[www.ro80club.de](http://www.ro80club.de)  
[www.nsu80.ch](http://www.nsu80.ch)



An dieser Kaufberatung haben Mitglieder des Ro 80 Club Deutschland und des NSU Ro 80-Club der Schweiz mitgearbeitet. Die Herausgeber sind ihnen zu Dank verpflichtet. Tipps die der weiteren Verbesserung dieser Kaufberatung dienen sind stets willkommen.

**Alle Angaben in dieser Kaufberatung wurden nach bestem Wissen und Gewissen gemacht, eine Garantie für Vollständigkeit und Fehlerfreiheit kann jedoch nicht übernommen werden. Wir bitten die gegebenen Informationen als Leitfaden anzusehen, der den eigenen Sachverstand und eigene Umsicht ergänzen soll.**

*letzte Bearbeitung: 4. März 2011*



### 8. Checkliste für den Kauf eines Ro 80

	Objekt 1	Objekt 2	Objekt 3	Objekt 4
Ro 80 Baujahr				
Fahrgestell No.				
km Wagen				
km Motor				
Farbe (möglichst Farbcode angeben)				
Alufelgen ja/nein				
Schiebedach ja/nein				
Colorglas ja/nein				
Anhängerkupplung ja/nein				
weitere Extras				
verbaute Neuteile				
was ist geschweißt?				
allgemeiner Zustand				
TÜV Monat/Jahr				
fahrbereit ja/nein				
zugelassen ja/nein				
sonstige Bemerkungen				
Verkaufspreis (fest oder VHB)				
Befund bei Besichtigung				



## 9. Abdruck von Seite 4 eines deutschen ‚Kraftfahrzeugbriefes‘

Vermerke des Herstellers 00431 080012 W7W734 184 560 671	014444 3797	Zeile 1 Zeile 2 Zeile 3
<i>links</i>	<i>Mitte</i>	<i>rechts</i>

Zeile	Zahlen- gruppe	Bedeutung	Beispiel	Bem.	Erklärung des Beispiels
1	links	Endkontrolle im Werk	431		-
1	Mitte	Modell des Wagens und des Motors	80012		-
1	rechts	Karosseriefarbe (2x!) Polsterfarbe	W7 34	(1) (2)	atlantic-metallic marineblau
2		Mehrausstattung, siehe Ersatzteilkata- log, allg. Teil, Seite IV	184 560 671		Automatik-Sicherheitsgurte Schiebedach manuell Scheiben grün eingefärbt
3	Mitte	Rechnungs-Nummer	014 444		-
3	rechts	ausliefernder Händler	3797		(0923 ist werksinterne Ausliefe- rung, bei Ausland steht ein Land- Kennzeichen wie z.B. CH, NL)

- (1) Es handelt sich hier nicht um die Farbnummer, die man bei Original-Fahrzeugen als Aufkleber im Kofferdeckel findet, sondern um die Verkaufs-Nummer. Die Zuordnung findet man im Ersatzteile-Katalog, Allgemeiner Teil, Seite V bis XXVII.
- (2) Kunstleder-Ausstattungen haben 50er und 60er Nummern, echtes Leder 70er Nummern.

## 10. Abbildungen

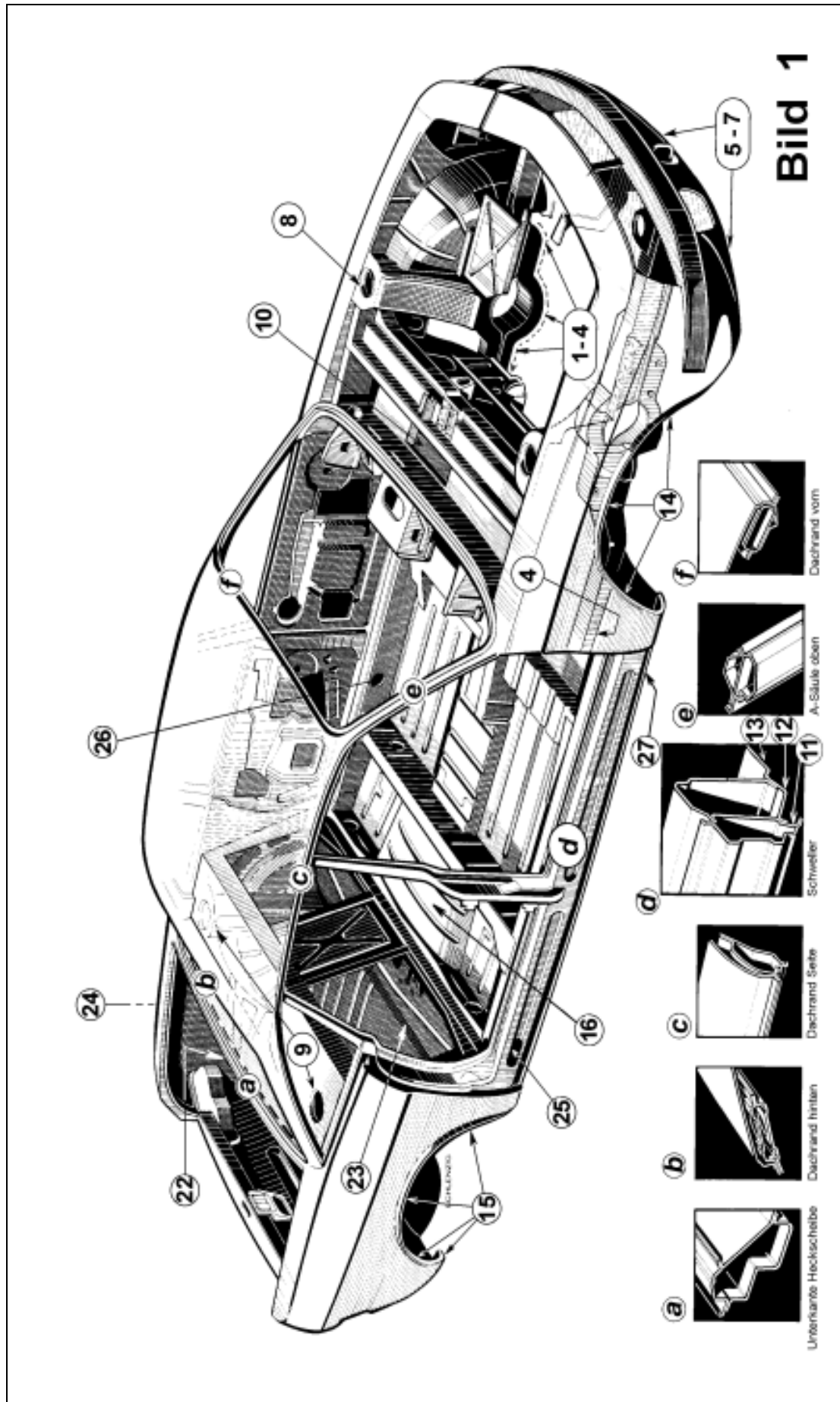
Abb. No.	Gegenstand	zu beachtende Punkte
1	Rohkarosse mit Querschnitten der Profile a - f	1 - 16 und 22 - 26
2	Vorderwagen	1 - 4
3	Bugschürze	5 - 7
4	Türen	17 - 20
5	Schiebedach, Bereich der Korrosion	21

Quellenangabe der Abbildungen:

NSU-Mappe ‚Wankel-Entwicklung‘ und Arbeits-Positions-Buch Ro 80, beide aus dem NSU Archiv.

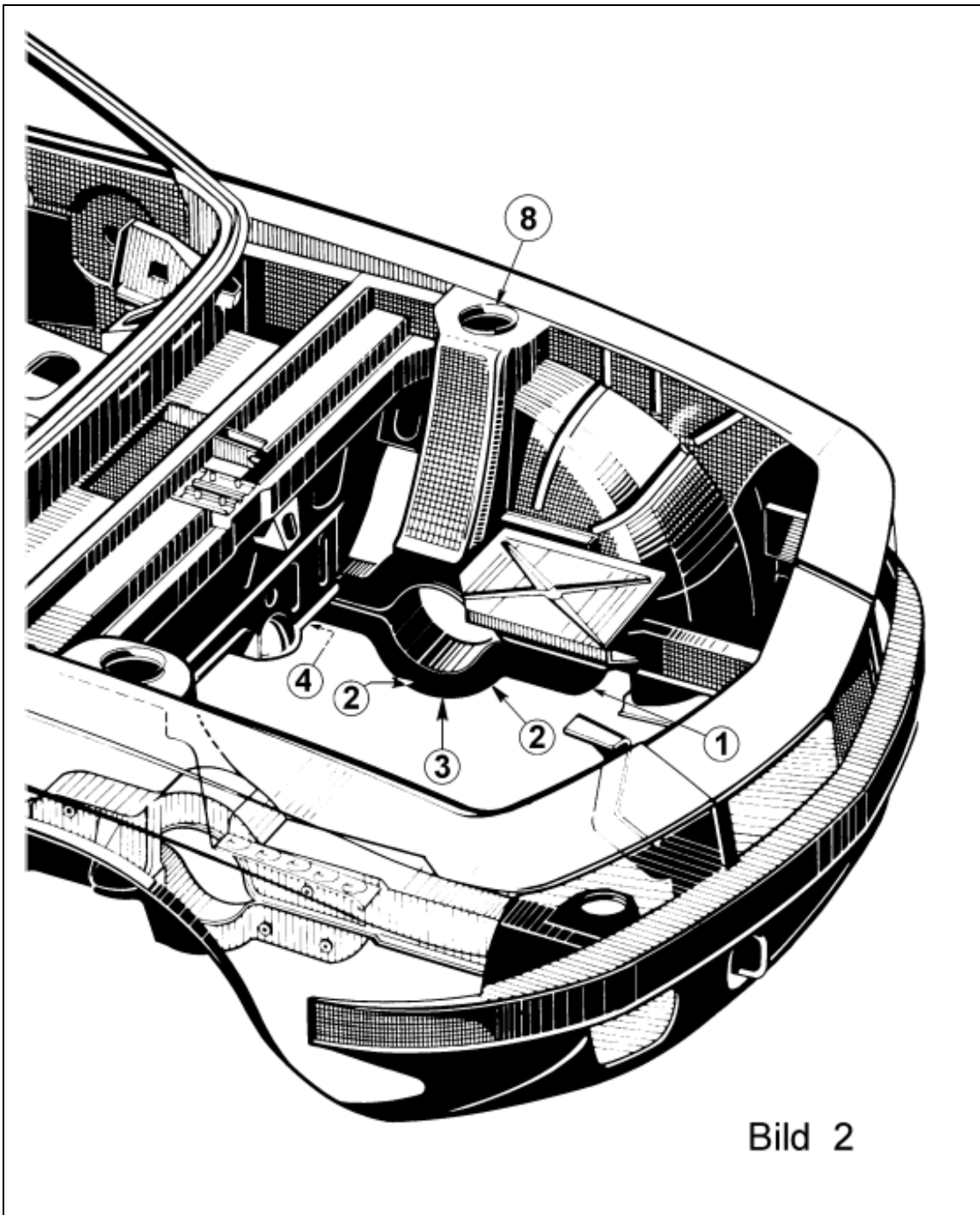


10.1 Bild 1





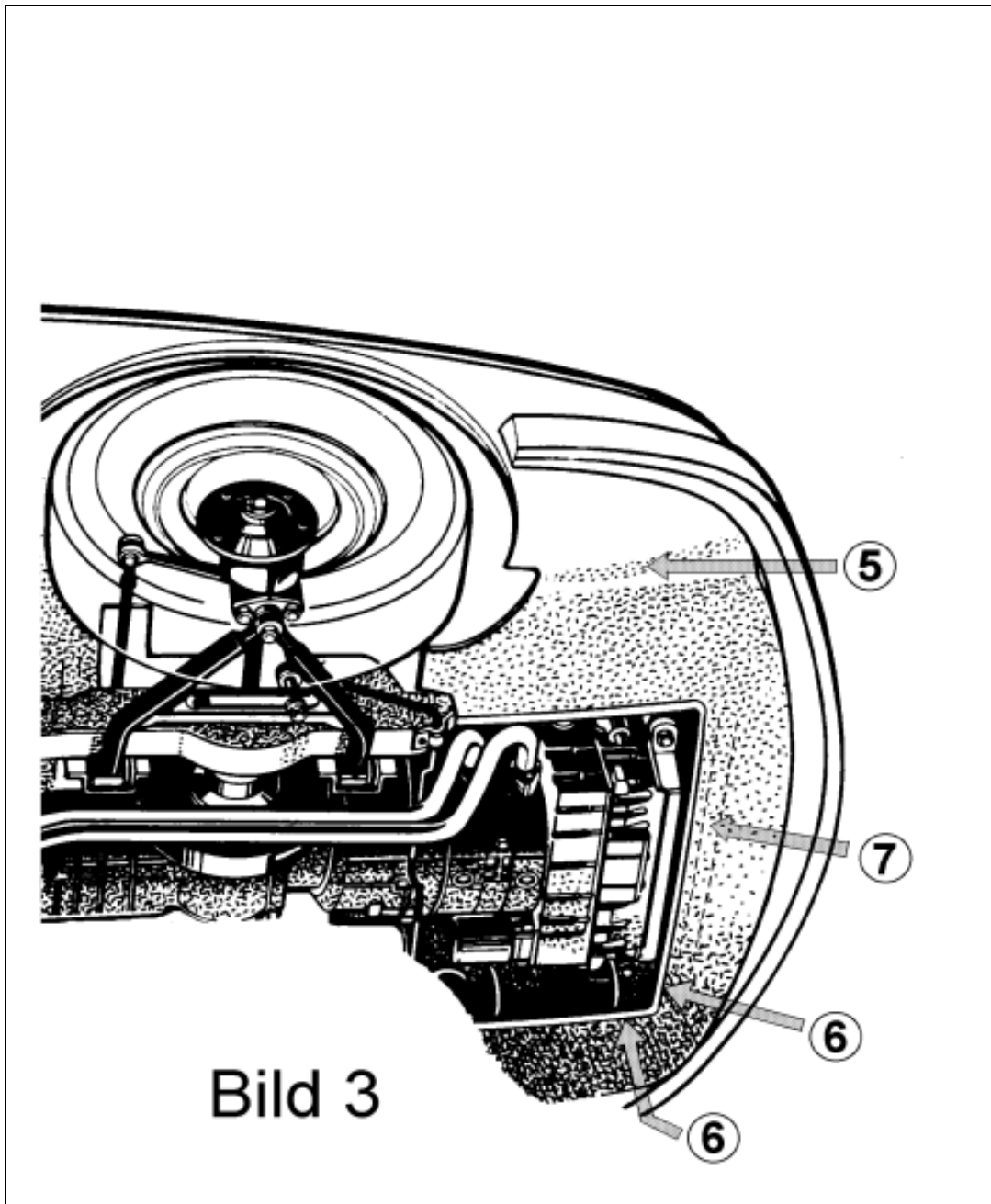
## 10.2 Bild 2





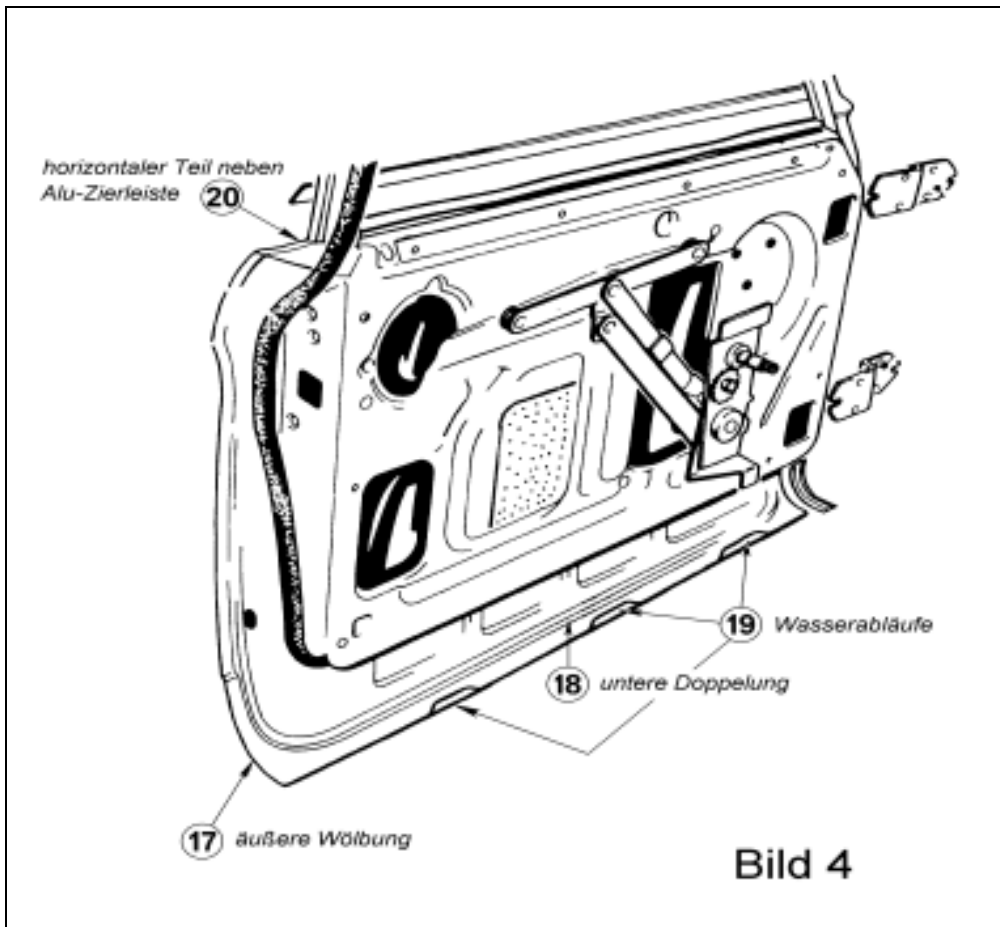


10.3 Bild 3

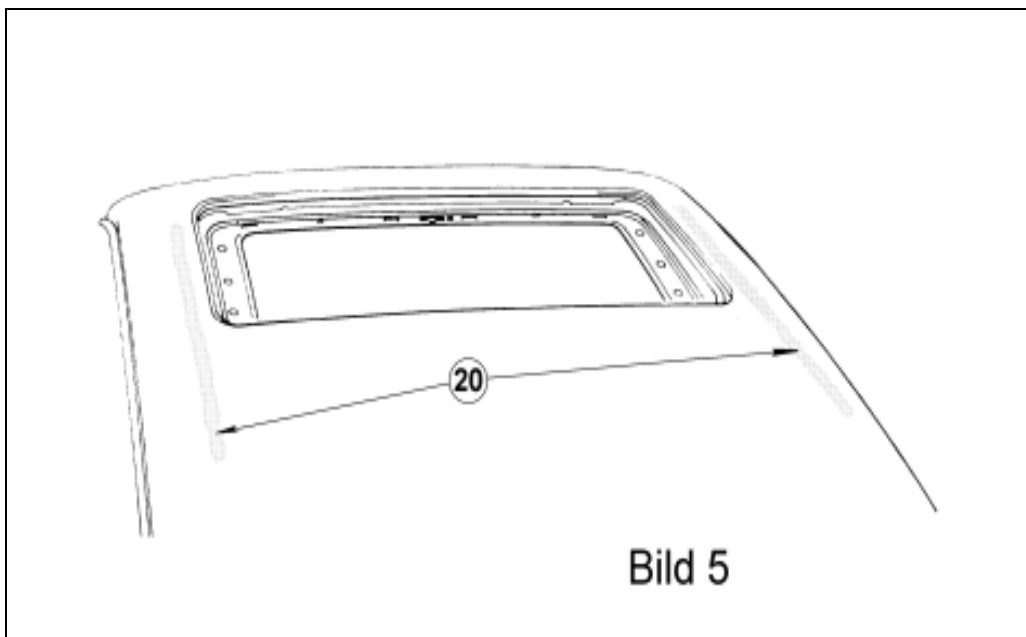




## 10.4 Bild 4



## 10.5 Bild 5





## 11. Pressestimmen damals und heute zum NSU Ro 80

This front-wheel-drive car is the most highly sophisticated best designed, both mechanically and aesthetically, model ever to be placed before the public.

The Sunday Times 1967

Der Ro 80 setzt neue Maßstäbe in Lenkung, Straßenlage, Ruhe bei Schnellfahrt, und in seiner ungewöhnlichen aber attraktiven Erscheinung.

Die mechanische und aerodynamische Ruhe bei Schnellfahrt wird von keinem anderen Serienwagen übertroffen.

Juryreport 'Auto des Jahres 1967'

Der Ro 80, jetzt 30 Jahre alt, sieht so aus als wäre er heute früh entworfen worden.

BBC 'Top Gear' 1996

Das Wankel Journal ist eine mit viel Liebe gemachte Zeitschrift, die viel Insider-Information und wertvolle Tipps enthält.

Motor Klassik 1997

Das ganze Auto ist modern, rassig und aerodynamisch hervorragend ( $c_w$  von 0,355), auch in dieser Hinsicht seiner Zeit weit voraus.

auto retro 1999

Vision einer Zukunft ohne konventionelle Kolbenmotoren.

Thoroughbred & Classic Cars, March 2000