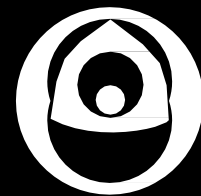


WANKEL



Journal

numéro 109 - IV 2023





<p>Interne</p> <p>3 Éditorial</p> <p>4 Nouvelles du conseil d'administration</p> <p>5 Résultats de l'enquête auprès des membres</p> <p>6 Nouveaux membres</p>	<p>Scène / technologie Wankel</p> <p>40 Audi 100 avec KKM 871</p> <p>Rapport des membres</p> <p>42 Voyage dans les Alpes après six ans d'arrêt</p> <p>48 Ski-Craft comme Bateau remorqueur de ski nautique</p>	<p>68 Mazda ICONIC SP avec entraînement électrique et moteur rotatif à deux disques</p> <p>70 Cette fois-ci, il est bon d'être inconstant !</p>
<p>Réunion</p> <p>8 Réunion d'automne 2023 à Rankweil/Vorarlberg</p> <p>16 150 ans de NSU - Le club suisse Ro 80 fait la fête à Neckarsulm</p> <p>25 Réunion d'hiver en Forêt Noire</p> <p>27 Première utilisation des drapeaux de plage Stammtisch en Hesse du Nord</p> <p>29 L'amour de la table des habitués</p> <p>30 Excursion de table des réguliers Cologne-Bonn au parc Panarbora et à la ville de Blankenberg</p> <p>34 Réunion d'automne de la table des habitués de Franconie</p>	<p>Technologie, trucs et astuces</p> <p>50 Rapports de l'atelier - Butée d'embrayage</p> <p>Toutes sortes d'objets rotatifs</p> <p>52 Ro 80 conducteurs interviewés - la série</p> <p>54 trouvailles dans le coffre au trésor de Wankel</p> <p>63 Mazda MX-30 e-Skyactive R-EV rapport de conduite</p>	<p>Court et doux</p> <p>74 Exigences relatives aux articles et aux contributions</p> <p>75 Flounder avec portes papillon, icône de la construction automobile - l'histoire de la légendaire C 111</p> <p>76 Une étape importante pour Mazda</p> <p>79 Une visite au Club des propriétaires de Mazda Cosmo en Japon</p> <p>Service du club</p> <p>81 Service du club</p> <p>82 Mentions légales/Événements et dates</p>

Éditorial

Par Heiko Rossnagel - Pour le terme "Continuité" se trouve dans l'"ouvrage de référence universel" de la langue allemande, le dictionnaire Duden.

Dans le dictionnaire Duden, "ouvrage de référence universel" pour la langue allemande, on trouve les synonymes "consistance", "endurance", "constance", "continuité", "persistance" et "persévérance". Autant de termes qui, sans le vouloir, sont apparus continuellement devant mon œil intérieur lorsque j'ai compilé les articles de ce numéro. Dans l'interaction de ce terme, cependant, ses contreparties, le *changement* et la *transformation*, doivent également être prises en considération. Après tout, où en seraient les sociétés dans leur ensemble, ou même seulement certaines parties d'entre elles, si elles ne suivaient que les concepts de *continuité* et ignoraient le *changement* et la *transformation* ?

La difficulté réside dans le fait qu'il est complexe de reconnaître quelle partie d'un ensemble il vaut mieux changer et quelle partie doit continuer à exister.

Dans le cas du Club Ro 80 International, cette interaction entre les deux pôles fonctionne très bien,

grâce au travail remarquable de tous les membres du club. Avec une *persévérance* qui dure depuis de nombreuses années, notre deuxième président Andreas Meyer s'occupe en particulier des questions techniques, afin que la *pérennité* de nos véhicules soit assurée à un niveau technique élevé. Il n'est donc pas surprenant qu'il ait été confirmé à l'unanimité pour un nouveau mandat lors de l'élection régulière du second président lors de l'assemblée générale annuelle.

L'assemblée générale s'est déroulée sur le lac de Constance, ce qui m'a amené à faire un jeu de mots avec *Constance*. Mais ce gag aurait été trop "cheap", même pour moi, d'autant plus qu'elle s'est tenue à Lindau et non à Constance.

Constance. *Constance* est pourtant caractérisée par le travail du nouvel hôte de TES (aujourd'hui OTC), Frank Obrist. Son entreprise développe des carburants alternatifs pionniers qui pourraient ouvrir la voie à la mobilité du futur. Une interaction parfaite entre la *persévérance* et le *changement*. Dans le cadre de l'assemblée générale annuelle à Lindau, nous avons eu un aperçu impressionnant de l'interaction parfaite de ces deux attributs lors d'une présentation et d'une visite d'OBRIST DE (à partir de la page 8).

Les célébrations organisées à Neckarsulm à l'occasion des "150 ans de la NSU" ont également témoigné de cette *cohérence*.

célébrations à Neckarsulm pour marquer les "150 ans de la NSU".

La marque "maison" (Audi/NSU) de notre entreprise Ro 80 toutes les nombreuses années qui se sont écoulées "Innovation. Audace. Transformation" n'est pas seulement un slogan vide de sens pour marquer l'anniversaire, mais est aussi synonyme de *continuité*, de *changement* et de *transformation*, au bénéfice de toute une région. Le rapport détaillé de nos collègues suisses sur cet événement festif est disponible à partir de la page 16.

La marque japonaise Mazda peut probablement être créditée de *persévérance*. Après tout, elle a été le dernier constructeur automobile à mettre sur le marché des véhicules équipés de la technologie Wankel.

à commercialiser des véhicules équipés de la technologie Wankel. Et même si cette époque semble avoir officiellement pris fin il y a environ onze ans, les services de développement d'Hiroshima n'ont jamais abandonné ce concept. Après le lancement sur le marché du prolongateur d'autonomie Wankel monodisque de la MX-30 e-Skyactiv R-EV (premier rapport de conduite à partir de la page 63), l'étude "Iconic SP" fait maintenant l'objet d'une attention particulière. La voiture de sport génère une puissance de 350 ch grâce à un générateur Wankel à deux disques. Voilà qui laisse présager de belles choses pour l'avenir ! (Vous pouvez lire la présentation de l'étude de la voiture de sport à partir de la page 68).

Une note en mon nom personnel : "Et chaque jour, la marmotte salue la marmotte" est une version dégénérée de la *continuité* qui pourrait être mise "ad acta". Grâce à la *monnaie*, tous les futurs auteurs d'articles pour le Wankel Journal peuvent apporter leur contribution. Les instructions correspondantes se trouvent à la page 74.

Dans la *continuité* de chaque année, toute l'équipe du Wankel Journal vous souhaite un joyeux Noël sans souci et un bon départ pour l'année 2024.

Nous vous souhaitons de la persévérance, de la persistance et de la constance dans la culture de notre hobby commun et n'oubliez pas le *changement* et la *transformation*... vers le positif ! Je vous souhaite des fêtes de fin d'année placées sous le signe de la paix et du recueillement, conformément à la devise du comédien bavarois Karl Valentin : "Quand le temps du calme sera passé, il sera enfin à nouveau plus calme".



Nouvelles du conseil d'administrati on



Chers membres du Club Ro 80 International, pour un club qui compte environ un millier de membres, il est gratifiant de le voir continuer à grandir ! En août, septembre et octobre, 21 autres passionnés de Wankel ont trouvé le chemin de notre club, dont près de la moitié en provenance d'autres pays européens (3x Autriche, 2x Grande-Bretagne, 1x Belgique, 1x Pologne, 1x Canada et 1x France). Comme toujours, nous accueillons chaleureusement les nouveaux venus et espérons qu'ils se sentiront bien accueillis lorsqu'ils participeront aux activités et qu'ils découvriront le bon approvisionnement en pièces détachées.

En août, la fête de l'entrepôt a eu lieu pour la quatrième fois à Pattendorf. Le temps était au beau fixe et l'équipe de l'entrepôt, qui n'a pas ménagé ses efforts, s'est occupée de notre bien-être en nous offrant de la nourriture et des boissons.

Cette fois-ci, le nombre de visiteurs a été un peu moins élevé et nous nous demandons donc si cette journée portes ouvertes ne devrait pas avoir lieu tous les deux ans.

Comme prévu, c'est en août que le nombre de commandes a été le plus élevé, avec plus d'une centaine, mais il était encore de soixante-dix en septembre et en octobre. Cela représente beaucoup de travail pour notre équipe de l'entrepôt et je pense parler au nom de nos membres en leur disant un grand merci - également pour la rapidité et l'attention avec lesquelles les envois ont été traités !

Il y a maintenant une salle de réchauffage pour que les travailleurs n'aient pas à geler en hiver dans l'entrepôt.

les aides qui travaillent dur n'aient pas à geler pendant les mois d'hiver dans l'entrepôt. Il s'agit d'une caravane située dans l'entrepôt et chauffée à l'électricité. Elle permet d'emballer les petits colis et de remplir les formalités administratives. Chauffer l'entrepôt en cloisonnant une pièce aurait été trop coûteux et peu prometteur.

Le 30.09.2023, l'AGA de cette année s'est à nouveau déroulée dans le cadre de la réunion d'automne, qui s'est tenue à Rankweil/Vorarlberg par un temps estival radieux. La proximité du TES, aujourd'hui OTC, à Lindau nous a donné l'occasion d'y

tenir l'AGA - après les rafraîchissements et l'accueil de l'hôte, Frank Obrist, qui nous a également donné un aperçu intéressant du travail de son entreprise. Les quelque 60 participants à l'AGA ont réélu à l'unanimité Andreas Meyer au poste d'administrateur. 2ème Président. A partir de l'année prochaine, l'AGA aura lieu dans le cadre de la réunion de printemps.

La réunion d'hiver, initialement prévue dans le Tyrol du Sud, aura lieu dans le centre de la Forêt Noire. La réunion de printemps et l'assemblée générale se tiendront ensuite à Bernkastel-Kues.

Bernkastel-Kues et, à l'automne, nous nous rendrons dans la région de Cottbus/Spreewald.

Au début du mois de juin 2024, la réunion internationale de la NSU aura lieu à Fieberbrunn/Tyrol, organisée par le Club Ro 80 International sous la direction d'Andreas Meyer.

Nous espérons que de nombreux membres s'y rendront avec leur Ro 80 ! De plus amples informations sur la réunion et l'inscription sont disponibles sur notre page d'accueil.

J'espère que de nombreux Ro 80s participeront à nouveau aux réunions, aux voyages et aux foires commerciales l'année prochaine, et je vous souhaite une fin d'année calme et paisible.

Ursula Rudolf, trésorière

Résultats de l'enquête auprès des membres

Résultats détaillés -

"Communication avec les membres du club

Par Gunter Olsowski - Dans le cadre de notre enquête auprès des membres, nous avons demandé à nos membres de nous faire part de leurs opinions et de leurs souhaits entre le 29 novembre 2022 et le 9 janvier 2023.

Dans ce numéro, nous poursuivons avec la question 12 : *"Comment évaluez-vous la communication avec les membres du club (par courriel, téléphone, WhatsApp, etc.) ?* *"Commentaires, louanges et critiques"*. Cette nouvelle a reçu une note de 1,87.

Les réponses à la question *"Commentaires, éloges et critiques"* ont été données par environ 12 % des participants (60 réponses). ont été données par environ 12% des participants (60 réponses), dont environ 83% étaient uniquement des éloges et des commentaires positifs, le reste étant des suggestions constructives d'amélioration et seulement quelques points de critique.

Commençons comme d'habitude par les suggestions d'amélioration et les points de critique : Voici quelques exemples commentés :

"Liste actuelle des membres (1 an) avec leurs coordonnées. coordonnées serait souhaitable.

"La liste des membres que j'ai est triée par code postal. C'est peu pratique, je cherche toujours par nom d'abord, pas par code postal, pour contacter un collègue, totalement peu pratique !"

"Si je cherchais un membre en particulier, j'avais l'habitude de pouvoir le rechercher moi-même dans l'annuaire des membres. chercher moi-même dans l'annuaire des membres".

Au sujet des listes de membres : Lors de son adhésion, chaque nouveau membre reçoit une liste de membres en format pdf avec son nom, sa ville et son numéro de téléphone, classés par pays et code postal, afin qu'il puisse trouver le plus rapidement possible d'autres membres dans la région.

En outre, les chefs de table des habitués reçoivent une fois par an ou sur demande une liste Excel complète qu'ils peuvent trier à leur guise. Pour des raisons de protection des données, nous ne pouvons pas distribuer des listes complètes à tout le monde. Toutefois, des listes correspondantes peuvent être générées sur demande.

"Un groupe WhatsApp officiel et discipliné serait une bonne chose, surtout si de nombreuses personnes s'y joignaient, par exemple en cas de problèmes sur la route. Il serait également possible de partager des

informations sur des événements ou des rencontres spontanées. Malheureusement, le groupe WhatsApp que j'ai appris à connaître se composait trop souvent d'éléments superflus qui n'avaient pas vraiment d'importance....."

Il existe en fait un groupe WhatsApp informel au sein du club Ro 80, auquel la participation est facultative.

est volontaire. Il n'est pas modéré (ce qui est également difficile avec WhatsApp) et, par conséquent, des "objets étrangers" apparaissent de temps à autre. Malheureusement.

"J'aimerais pouvoir joindre facilement, à un jour fixe de la semaine et à une heure fixe (1 à 2 heures), quelqu'un qui n'a pas besoin d'impressions numériques de ma part. Normalement, notre service de traitement des commandes avec Steffen Hofmann est joignable par téléphone presque tous les soirs à partir de 21 heures. Les courriers électroniques reçoivent généralement une réponse le lendemain. Comme nous travaillons tous sur une base volontaire, nous ne pouvons pas proposer d'horaires fixes comme dans un bureau.

"Difficile de trouver la bonne personne de contact". "Ils ne m'ont pas encore aidé à répondre à mes demandes.

La question est de savoir pour quoi ? Lorsqu'il s'agit de pièces détachées ou de technologie, nous avons des interlocuteurs compétents en la personne de Steffen Hofmann, Matthias Steil et Andreas Meyer.

Ils se feront un plaisir de vous aider.

Et maintenant, les commentaires positifs avec quelques commentaires :

"En tant que nouveau membre, j'ai été immédiatement et profondément accueilli, accepté et intégré de manière utile par le biais de la voie technologique ! Le Club Ro 80 International est une "communauté" très stimulante ! (par rapport à d'autres clubs de voitures classiques !"

"Le club est là pour vous aider si vous avez besoin de conseils. L'assistance technique d'Andreas Meyer est parfaite.

"Les gens sont tous incroyablement serviables !

"La communication par courrier électronique est excellente.

"Je suis maintenant en contact avec plusieurs membres du club et je me sens en de très bonnes mains.

"Je communique par mail avec Pieter Jakobs et Andréas Becker qui sont francophones".

"Chaque question reçoit une réponse patiente de la part d'Andreas Meyer et d'autres personnes. Je dirais 1 +++ !"

"Toujours disponible et très serviable ! Tout simplement "TOP" ! "Toujours aimable et compétent.

"Toujours disponible".

"Comparé à d'autres clubs de marque, je pense que l'activité du club Wankel est exceptionnelle.

"Très sympathique et aide rapide en cas de problème".

"Toujours ouvert aux préoccupations de toutes sortes".

"Extrêmement sympathique et serviable. (Andreas Meyer et Matthias Steil)"

"Andreas a fait preuve d'une accessibilité exemplaire.

"Rarement nécessaire, mais toujours aidé en cas de besoin !"

Nouveaux membres du Club Ro 80 International

Bienvenue au Club Ro 80 !

Entre le début du mois d'août 2023 et la date limite de rédaction, fin octobre 2023, nous avons accueilli 21 nouveaux membres au sein du club (par ordre d'arrivée).

Bienvenue au Club Ro 80 !

Depuis le début du mois d'août 2023 jusqu'à la fin du mois d'octobre 2023, nous avons pu accueillir 21 nouveaux membres dans le club (dans l'ordre d'entrée).

M. Til Faßheber - 17192 Kargow

M. Martin Steinbrecher - 26441 Jever

M. Jürgen Schiller - 32457 Porta Westfalica

M. Rolf Harms - 26316 Varel

M. Ulrich Stephan - 74391 Erligheim M.

Torsten Just - 95367 Trebgast

M. Christoph Lauber - 42327 Wuppertal

M. David Fletcher - R2N 3C2 Winnipeg,
MB (CDN)

M. Martin Schmid - 77815 Bühl

M. Claus Peter Austherr - 67808 Mörsfeld

Mme Brigitte Markl - 1220 Vienne (A)

M. Erich Markl - 1220 Vienne (A)

M. Mateusz Sowinski - 93-370 Lodz (PL)

M. Douglas Wright - KT20 6LN Kingswood (GB)

M. Rüdiger Pauls - 30974 Wennigsen

M. Willi Forster - 84034 Landshut Mme

Nicole Raatz - 6971 Hard (A)

M. Thomas Sennert - 74172 Neckarsulm
























Monsieur François Rambaud
- 25210 Bonnetage (F)

M. Peter Murphy -
IP22 2NX Market Weston (GB)

De Heer Herman Moeys - 3010 Kessel-Lo (B)

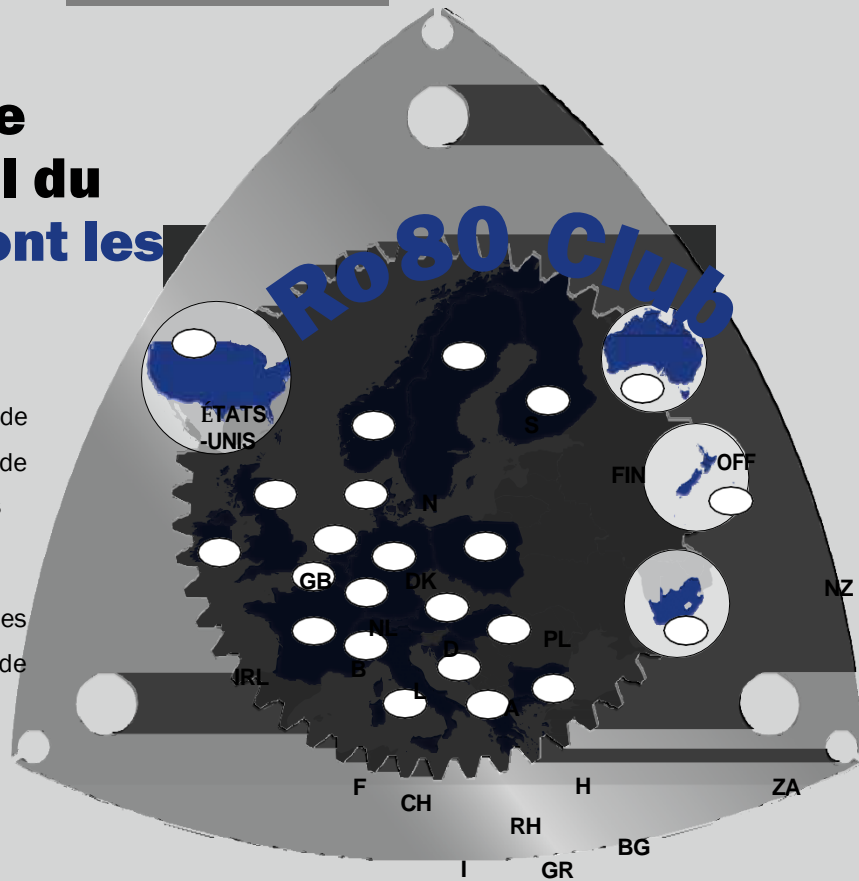
Statistique s sur les membres

Liste actuelle des membres (31 octobre 2023)

			Pays	Membres	Modifier
	1	D		824	plus 12
	2	A		45	plus 3
	3	NL		32	
	4	F		26	plus 1
	5	I		21	
	6	GB		17	plus 2
	7	CH		12	
	8	B		11	plus 1
	9	S		7	
	10	OFF		6	
	11	ÉTATS-UNIS		6	
	12	L		4	
	13	IRL		3	
	14	DK		3	
	15	N		3	
	16	NZ		3	
	17	PL		3	plus 1
	18	H		2	
	19	ZA		2	
	20	CDN		1	plus 1
	21	GR		1	
	22	BG		1	
	23	FIN		1	
	24	RH		1	
	25	ROK		1	
Total :				1036	plus 21

Les amateurs de moteurs Wankel du monde entier sont les bienvenus.

- La plus grande association de conducteurs de Ro 80 dans le monde
- Avec environ 1 000 membres dans plus de plus de 20 pays
- Un club pour la technologie des moteurs rotatifs, ouvert aux amis de tous les types de moteurs rotatifs.



Nous nous réjouissons d'accueillir de nouveaux amis et membres

International



Contacts internationaux du coordinateur **Pieter Jakobs**
Horst, Pays-Bas pieter.jakobs@ro80club.org

Personne de contact pour B, NL, L et S, N, FIN, DK



Andreas Bertsch
Kumberg/Graz, Autriche
andreas.bertsch@ro80club.org

Personne de contact pour A, H, PL, BG



Phil Blake
Woodbridge, Angleterre
phil.blake@ro80club.org

Personne de contact pour le Royaume-Uni, l'Irlande, les États-Unis et le Canada



Mark Crompton
Auckland, Nouvelle-Zélande
mark.crompton@ro80club.org

Personne de contact pour NZ, AUS, ZA, ROK



Marco M. Pignata
Seveso, Italie
marco.pignata@ro80club.org

Personne de contact pour I, Ticino (CH), HR



Gérard Fady
Cernay, France
gerard.fady@ro80club.org

Personne de contact pour F, CH



Réunion d'automne 2023 à Rankweil / Vorarlberg

Par Brigitte Markl, Nicole Raatz, Susanne Doppelmayer, Walter Till, Gunter Olsowski - Dix ans après la rencontre du Vorarlberg que j'ai organisée en mai 2013, j'ai pu inviter les membres et les amis du Club Ro 80 à revenir dans ma patrie d'adoption. Cela fait maintenant 18 ans que je vis là où d'autres vont en vacances et que je connais assez bien le plus petit Land d'Autriche grâce à de nombreuses tournées de la Ro 80. J'ai donc pu aider notre responsable de l'événement, Steffen Hofmann, dans la préparation et la réalisation de l'événement. Alors que la plupart des rencontres sont littéralement tombées à l'eau il y a plus de 10 ans, nous avons bénéficié d'un temps fantastique et de températures très agréables en ce dernier week-end de septembre. Avec plus de 40 Ro 80 et près de 90 participants le samedi soir, notre réunion d'automne a été extrêmement bien fréquentée, y compris par des invités qui étaient là pour la première fois et dont certains ont signé leur demande d'adhésion lors de la réunion. Le compte rendu de notre réunion d'automne est un travail d'équipe cette fois-ci. Les nouveaux membres Brigitte Markl de Vienne et Nicole Raatz de Hard rendront compte des excursions le samedi et le dimanche, le lundi sera couvert par Walter Till et le vendredi et le mardi par

moi. Le rapport est complété par un essai de mon épouse Susanne, qui était présente à certains moments du programme.

Jour 1 : Vendredi 29 septembre 2023

(par Gunter Olsowski)

Nicole Raatz (avec ma 72 rouge) et moi-même dans la 68 Sepia sommes arrivées à l'hôtel Firmament à Rankweil vers 15h00, où quelques membres du club étaient déjà arrivés et s'étaient assis dans le jardin de la bière (photo 1). Après un ou deux Aperol, l'ambiance déjà bonne s'est encore améliorée et nous étions presque contents que personne n'ait profité de la démonstration que nous proposons. Nous avons pu installer la Ro 80 sur le parvis (photos 2 et 3), qui a été honorée par une fête de mariage dans le même hôtel (les mariés sont arrivés dans un VW Bus T2). À 22 heures, presque tout le monde était là et nous avons laissé la soirée se terminer en beauté (photos 4 et 5).

Deuxième jour : samedi 30 septembre 2023

(par Brigitte Markl, Vienne)

Les Ro 80 sont alignés devant l'hôtel Firmament, gonflés à bloc, bien huilés et magnifiquement astiqués, prêts pour leur premier voyage ensemble.



1



2



3



4

Renforcés par un petit déjeuner copieux, les membres du club sont arrivés ponctuellement à 09h31 pour recevoir les dernières instructions de Gunter Olsowski, 1er Président du Club Ro 80 International. Une aide technique précieuse a été apportée par Steffen Hofmann. Il a utilisé un micro et un haut-parleur pour s'assurer que les plus de 80 participants puissent entendre l'accueil officiel, le programme de la journée et les instructions sur l'itinéraire. Après tout, nous voulions traverser Rankweil en un beau convoi de Ro 80 et ne perdre personne sur le chemin de Lindau (photos 6 et 7).

En tant que membres du club récemment recrutés par Gunter, mon mari Erich et moi-même avons déjà développé une grande passion pour l'unique Ro 80, bien que nous n'en possédions pas encore une nous-mêmes. Cependant, nous nous sommes rapidement rendu compte que :

"Nous étions donc ravis que Gunter nous confie sa belle 68 Sepia pour le week-end. Lui-même souhaitait prendre la tête du convoi de la Ro 80 avec sa 72 rouge.

Avant de partir, après une brève discussion, il a été décidé qui serait à la barre ce jour-là.

discussion, il était clair qui de nous deux serait à la barre ce jour-là : Erich - pour le moment ;-)

Après une courte déviation par le Westallgäu (photo 8), la colonne colorée de la Ro 80, accompagnée de nombreux regards admiratifs, s'est dirigée vers la Felix-Wankel-Straße 10 pour s'aligner à nouveau devant l'impressionnant siège d'OBRIST DE GmbH (photos 9 à 11).

l'impressionnant siège d'OBRIST DE GmbH (photos 9 à 11).

Frank Obrist, membre du club, PDG et fondateur d'OBRIST Technologies, nous a informés de l'histoire du bâtiment et nous a donné un aperçu intéressant des développements techniques actuels pour la production future de carburants neutres en CO2 à base de méthanol (Fig. 12). Entre-temps, nous nous sommes rafraîchis avec des boissons fraîches, que nous avons appréciées sous le soleil et les températures élevées.

Après une collation copieuse, suivie d'un café et d'un gâteau, l'assemblée générale de cette année a eu lieu.

Outre les rapports et résolutions formellement requis, les 80 membres du club ont reçu des informations importantes sur la vie du club et ses membres, les activités administratives et les problèmes techniques ou les pièces détachées - y compris un aperçu du stock actuel. Au cours des discussions qui ont suivi, des questions et des suggestions ont été formulées.



5



6



7



8

et les activités prévues pour l'avenir. Ceux qui ne souhaitent pas participer à la réunion ont pu se promener tranquillement dans les magnifiques environs ou visiter l'île de Lindau. D'autres n'ont pas voulu se séparer de notre Ro 80 et ont fait le guet (Fig. 13).

L'assemblée générale de cette année s'est achevée après que tous les points à l'ordre du jour aient été dûment traités - et avec l'admission d'un nouveau membre, Nicole Raatz (Fig. 14). Satisfaits, nous nous sommes ensuite dirigés vers Rankweil, où nous avons été invités au traditionnel buffet du club Ro 80 à l'hôtel Firmament. Dans une atmosphère chaleureuse, autour d'un excellent repas et d'un verre ou deux, nous avons eu des conversations intéressantes, cultivé des amitiés et en avons noué de nouvelles. Erich et moi avons beaucoup apprécié cette première rencontre et, pour plus de sûreté, nous avons reporté la décision de savoir qui conduirait la 68 Sepia le samedi.

Jour 3 : Dimanche, 01 octobre 2023
(par Nicole Raatz, Hard)

Cher journal,

Lors de ma première nuit en tant que nouveau membre du club international Ro 80 de la NSU, j'ai pu dormir très bien malgré ma grande joie et mon excitation. La première journée d'excursion officielle devrait également avoir beaucoup à offrir.

Après le briefing, qui a commencé à 9 h 21 et qui était dirigé par Gunter (Fig. 15), j'ai été immédiatement désigné comme copilote pour la navigation sur l'itinéraire et chargé par Andreas Bertsch de prendre les photos et de réaliser la documentation vidéo. Heureusement, Edi était également à mes côtés en tant que navigateur expérimenté. Sur le chemin du Café Lari Fari, à l'heure d'arrivée 10:49, nous avons franchi à grande vitesse une série de virages serpentins (Fig. 16), qui ont mis à mal l'estomac des plus jeunes participants et qui ont également provoqué l'émission d'un nuage de fumée blanche par une ou deux Ro. Une fois arrivés au sommet, nous avons coiffé les bonnets et profité de la vue sur les montagnes sous un soleil radieux en buvant un verre, entourés des Ro 80 (photo 17).

A 11h30 précises, tous les Ro 80 sont repartis en direction de Schwarzenberg, où un autre moment fort de la journée nous attendait déjà.



9



10



11



12

En chemin, nous avons été ralentis par quelques feux de signalisation, sinon nous aurions certainement franchi le mur du son en beauté. feux de circulation, sans quoi nous aurions certainement franchi le mur du son avec style. Cependant, le moment de la phase rouge nous a aussi offert une vue magnifique dans le rétroviseur : une Ro 80 colorée après l'autre entre les arbres au milieu de nulle part. Quoi de plus beau ? (Image 18 - Photo Andreas Bertsch)

A Schwarzenberg, nous avons été accueillis par l'équipe du club Wälderbähnle avec un excellent déjeuner local.

L'équipe du club Wälderbähnle nous a accueillis avec un excellent déjeuner local et le président, Oskar Müller, nous a fait un exposé passionnant sur l'histoire impressionnante du Wälderbähnle "Au rythme de l'ancien temps" (photo 19). Bien rassurés, nous avons laissé le Ro 80 à la gare (photo 20) et avons pris le train à vapeur historique, avec de nombreux nuages blancs de vapeur, jusqu'à Bezaus, où un délicieux strudel aux pommes fait maison nous attendait déjà (photo 21). Le temps passé à la gare de Bezaus n'était pas seulement une invitation à déguster un dessert, mais aussi à explorer les forêts de Bregenz les traditions dans la locomotive à vapeur telle que d' Jüppô ou dans le wagon qui mène au Wälderschenke. Ici, le

La table des habitués de Berlin, en particulier, s'est sentie très à l'aise et entre de bonnes mains (Fig. 22). Le Wälderbähnle aura-t-il bientôt une antenne berlinoise mobile ?

Wälderbähnle ? Qui sait (photo 23).

Après l'expérience historique du Wälderbähnle et la déclaration mémorable d'un passager : "Oh, regardez, une NSU Ro 80 ! Un véritable chef-d'œuvre de l'industrie automobile. C'est incroyable, je deviens fou ! Il y a au moins 20 en même temps ! C'est incroyable !", nous avons poursuivi notre route dans la Ro 80 et sommes arrivés ensemble à Bödele (photo 24). Le parking était resplendissant de la splendeur colorée de la Ro 80 et a attiré une fois de plus l'attention de nombreux passants (photo 25).

Après tant d'expériences et d'émotions, nous avons profité de la vue sur le Bödele et avons repris notre route vers Rankweil. Au plus tard sur l'autoroute, quelques Ro 80 se sont retrouvés à doubler et nous sommes rentrés tous ensemble au pub de la brasserie "Taube". En fin de journée, nous nous sommes détendus autour d'un menu culinaire Ro 80 et d'un verre. Une journée impressionnante, riche en événements et inoubliable !



13



14



15



16

Merci pour cela et rendez-vous au plus tard lors du prochain voyage, lorsque la NSU Ro 80 appellera pour la prochaine aventure (Fig. 26) !

Jour 4 : Lundi 02 octobre 2023

(par Walter Till)

A 9h21, Gunter annonce le briefing du parcours du lundi devant l'hôtel Firmament et donne le signal de départ à 9h31. Pourquoi a-t-il un penchant pour les heures inhabituelles ? Tout simplement parce qu'ils sont plus mémorables grâce à l'effet "aha" ! Le magnifique "tour des montagnes et des vallées" parcouru la veille avait déjà été un véritable défi avec l'ascension de la Faschina Joch à 1486 mètres d'altitude. L'excursion de lundi est allée encore plus loin. La route du col jusqu'au Furkajoch, à 1759 mètres d'altitude, a été un véritable défi pour la Ro 80 et ses conducteurs. De nombreux virages, des sections étroites et délicates et des pentes difficiles ont dû être maîtrisés. Souvent, cela n'était possible qu'en vitesse 1.

En chemin, nous avons été accueillis par un coureur cycliste qui pédalait avec un équipement de premier ordre. Willi F., un participant invité d'une soixantaine d'années,

sportif, voulait s'attaquer à la route du col à vélo (sans assistance électrique !) et était parti une demi-heure avant nous.

(sans assistance électrique !) et était parti une demi-heure avant nous.

Après environ 25 kilomètres, nous sommes arrivés au Furkajoch et avons eu droit à un décor fantastique. Une séance de photos était à l'ordre du jour, et les vaillantes berlines Wankel ont pu prendre une pause bien méritée. Comme sur commande, de nombreux capots se sont ouverts pour se refroidir ou être contrôlés (Fig. 27). Pour la plupart d'entre eux, l'affichage de la température se trouve dans la zone blanche fortement ombrée. Cependant, certains oscillent déjà dans la zone rouge et des signaux de fumée suspects provenant d'un capot ouvert interpellent



17



18



19



2

Andreas Meyer sur le plan. Mais notre quarantaine de bijoux a courageusement maîtrisé son rôle de conducteur malgré son âge avancé.

Après un peu moins d'une heure, le voyage s'est poursuivi à travers un paysage à couper le souffle, en passant par le col du Hoch-Tannberg, à 1675 mètres d'altitude. Après une quarantaine de kilomètres, les véhicules NSU colorés se sont présentés dans le décor pittoresque des rives du lac de Warth (photos 28 et 29).

pittoresque des rives du lac à Warth (photos 28 et 29). La boucherie Walder Metzgerei, située à proximité, a tenté les coureurs en leur proposant de savoureuses spécialités de saucisses, de viandes et de fromages à acheter ou à grignoter. Le voyage s'est poursuivi jusqu'à Lech, à environ sept kilomètres de là. C'est ici que l'on trouve les plus riches et les plus célèbres. Lorsque notre

Lorsque le convoi de véhicules est entré sur le parking du village spécialement réservé à cet effet, au centre de la station de vacances huppée (Fig. 30), de nombreux conducteurs de Ferrari, Maserati et Porsche ont brièvement repris leur souffle. Ils ont arrêté leurs voitures rugissantes, regardé avec étonnement la Ro 80 suivre la Ro 80 et se sont affairés à utiliser les appareils photo de leurs téléphones portables. Même un motocycliste de l'Allgäu s'est dit incrédule : "Ce n'est pas possible ! "Ce n'est pas possible !" (Ce n'est pas possible !). Il faut dire qu'ils n'avaient jamais rien vu de tel ! Sur la terrasse ensoleillée de l'hôtel Arlberg tout proche, des spaetzle au fromage attendaient ceux qui ne les avaient pas encore goûtés à Warth - dans toute leur splendeur. D'accord, ce n'est pas tout à fait bon marché, mais après tout, la célèbre station de Lech offre également une ambiance particulière (photo 31). Le retour à Rankweil a été organisé par la plupart d'entre nous comme nous l'entendions.



21

Jour 5 : Mardi 3 octobre 2023

(par Gunter Olsowski)

Le jour du départ ! Mais pas pour tout le monde. Un petit groupe (Fig. 32) nous a accompagnés à Lustenau, à une vingtaine de kilomètres de là, où nous avons visité le musée "Rheinschauen" où, à la gare de Lustenau, nous avons pu voir des trains de banlieue et des trains de banlieue.



23



22



24



25

compréhensible



26



27



28



29

un panopticon intéressant nous attendait. Technologie à toucher, paysage à vivre, plus de 120 ans d'histoire vivante, mais aussi le présent et l'avenir dans le cadre d'une visite guidée passionnante et

organisé pour nous (Fig. 33). Après cinq jours de bonne humeur, de montées et de descentes et de bonne humeur, notre rencontre s'est achevée sur de nombreuses impressions. Tout le monde est rentré chez soi en toute sécurité. Merci beaucoup pour votre présence.

Photos : Brigitte Markl, Nicole Raatz, Susanne Doppelmayer, Walter Till, Gunter Olsowski



30



31



32



33

Le miraculeux Club Ro 80

(par Susanne Doppelmayer-Olsowski)

Lorsque Gunter et moi nous sommes mariés il y a 14 ans, le club Ro 80 était encore loin et je ne me doutais de rien. Puis le programme "Tatort" est arrivé et a marqué une nouvelle étape dans notre vie : il était clair qu'une Ro 80 allait entrer dans la maison. Aujourd'hui, nous avons trois Ro 80, une Coccinelle et, en plus, Gunter est le premier président du club. De 0 à 100 en peu de temps - en tant qu'épouse d'une Ro 80, vous devez faire face à tant de puissance.

Aujourd'hui encore, je n'ai aucune affinité avec les voitures et les longs trajets ne m'enthousiasment pas, contrairement à mon mari. Il se contente du ronronnement du moteur et apprécie la bonne tenue de route de la Ro 80.

Je me dis souvent qu'il suffit de peu pour être heureux ; par exemple, quelques serviettes et maillots de bain me suffisent en été. Gunter a besoin de plus que cela. Après tout, une Ro n'est pas une petite chose. C'est une voiture exigeante qui a beaucoup d'états d'âme. Soudain, en vacances, la vitre droite disparaît. Au milieu de l'autoroute Gürtel à Vienne, la voiture grogne et s'arrête tout simplement. Les clignotants tombent en panne. Les portes claquent et sont difficiles à fermer ou à ouvrir. En été, la Ro se transforme en pôle de chaleur, mot-clé : énorme pare-brise. Et bien sûr, il n'y a ni climatisation ni sièges chauffants.

Qu'est-ce qui rend cette voiture si attrayante ?

D'une part, il s'agit du moteur spécial et du design, mais d'autre part, il s'agit aussi de l'accessibilité financière.

prix abordable. En outre, le petit nombre d'unités fait de cette voiture une rareté. La Ro 80 est donc réservée à ceux qui s'intéressent à la technologie et à l'esthétique, ce qui est une bonne condition pour une vie de club réussie.

Il s'est avéré que lors de la randonnée d'automne de cette année, mes prédictions se sont confirmées et qu'il y a eu quelques malaises du côté du Ro 80, mais cela ne dérange personne au sein du club. Au contraire, les gens se prêtent volontiers à des spéculations, un diagnostic est établi et les défauts sont rapidement corrigés. C'est la vie de la Ro 80. Les voitures tiennent leurs propriétaires en haleine. Il y a toujours quelque chose à dire et tout le monde est d'accord : une Ro 80, c'est toujours une Ro 80 !

En attendant, je reste stoïquement assis dans la voiture lorsqu'elle tombe en panne, je lis ma documentation d'urgence sur "l'art du sang-froid" et Gunter travaille jusqu'à ce que la voiture soit à nouveau en état de marche. La vie des voitures fait vivre le club. Il y a beaucoup d'histoires joyeuses sur la Ro 80 et de nouvelles s'y ajoutent. C'est cela, et le fait qu'il ne s'agit pas d'un club élitiste, qui rend le club si attrayant et si spécial.

150 ans de NSU
 Club suisse Ro 80
 célébré à Neckarsulm
 Texte : Frank Zinn et Dario Tommasini

Photos : Frank Zinn, Dario Tommasini, Raphael Müller



Vendredi matin : le réveil sonne tôt, mais pour une fois, il n'est pas difficile de sortir du lit. L'anticipation du week-end qui s'annonce est tout simplement trop grande. Le fait de savoir que nous allons passer trois jours avec de bons amis et notre Ro 80 bien-aimée autour de son site de production à Neckarsulm est une pure motivation.

Au total, sept Ro 80 de toute la Suisse sont en route vers le point de rencontre de la station-service de l'autoroute de Neckarburg. Lentement, elles arrivent toutes. Les premiers véhicules attirent déjà l'attention des personnes qui se reposent. Nous recevons des "pouces en l'air" appréciés et quelques photos sont prises à l'aide de téléphones portables. Un visiteur se lève même de la chaise de camping qu'il a apportée pour mieux voir les voitures qui passent. Après avoir pris un café ensemble, le convoi poursuit sa route vers Neckarsulm. C'est un sentiment exaltant que de se retrouver sur l'autoroute allemande avec six autres Ro 80 - à une vitesse, il est vrai, assez élevée. Quel effet cela aura-t-il sur les autres usagers de la route lorsque ce convoi spécial les dépassera sur la voie de gauche ?

Nous voulons d'abord nous enregistrer à l'hôtel de Neckarsulm. Le temps presse et, pour une fois, le déjeuner doit être annulé. Cependant, le fait de savoir que nous allons bénéficier d'une visite guidée du site légendaire relègue au second plan tous nos besoins physiques.

Marco Brenn (premier président de l'Audi Club International Germany) attend déjà les fans de la NSU au Forum Audi et nous accueille chaleureusement pour la visite de l'usine. Les deux guides d'AUDI AG nous accueillent ensuite et nous répartissent en groupes. Nous quittons le Forum et commençons la visite touristique en autocar.

Notre itinéraire nous fait passer devant le plus ancien hall de l'usine. Un bâtiment en briques rouges datant de 1910 témoigne de plus de 140 ans de tradition industrielle à cet endroit. En passant devant de nombreux bâtiments plus récents, nous découvrons à plusieurs reprises des véhicules camouflés sur les routes de l'usine, les "Erkönige".

Arrivés à l'un des halls de production, nous entrons par le monte-charge. Tout semble surdimensionné, mais alors que



la première impression doit encore être traitée, notre guide touristique fait des progrès rapides.

Il partage ses connaissances spécialisées sur les processus de production d'une manière très divertissante. D'un côté, nous voyons une ligne de production entièrement automatisée où des robots travaillent frénétiquement, ce qui nous donne une idée des méthodes de production modernes. De l'autre côté, des véhicules semi-finis défilent, alignés les uns à côté des autres sur la chaîne de montage. Presque tous sont peints en noir, là où NSU a été plus courageux dans le choix des couleurs.

Targa orange, Gemini bleu métallisé ou alfarot apparaissent à l'esprit. Nous suivons la chaîne de production, où des ouvriers qualifiés installent les différents composants du véhicule.

Les processus nous sont expliqués en détail, si bien qu'une heure et demie s'écoule rapidement. Le prochain point du programme est déjà proche.

Visite guidée du musée allemand du deux-roues et de la NSU. Nous entrons dans l'ancien château de l'Ordre Teutonique au centre de Neckarsulm, à cinq minutes à pied de l'Audi Forum retiré. La directrice du musée, Natalie Scheerle-Walz, et le conservateur, Sven Heimberger, nous attendent déjà. Ils nous accueillent chaleureusement et se réjouissent de la visite de la grande communauté des fans de NSU.

Nous commençons la visite par l'exposition spéciale "150 ans d'innovation de la NSU". L'audace. Transformation". Nous regardons avec curiosité les pièces exposées, principalement des motos de course des années 1950. Les experts du musée nous expliquent les particularités de ces véhicules et l'histoire de leur développement. Nous n'avons pas le temps de nous attarder, nous sommes conduits par un escalier dans la cave du château. Je me demande ce qui nous attend ici, peut-être une cave à vin où nous pourrions déguster quelques précieux trésors ?

Non, on ne nous servira pas un bon vin, mais de véritables trésors sont entreposés ici. Une machine à tricoter, des vélos, des motos et même des voitures NSU de la fin du 19e siècle à la première moitié du 20e siècle y sont exposés. Nos yeux se promènent avec étonnement sur les objets exposés. La cave voûtée semble immense et le thème passe alors à l'histoire de la marque après la guerre.



- 1 Formation de meutes sur l'aire d'autoroute de Neckarburg
- 2 Forum AUDI avec la grande exposition au dernier étage
- 3 Un public attentif au Zweirad- und NSU-Museum
- 4 Natalie Scheerle-Walz et Marco Brenn nous accueillent au Musée 5 de l'innovation. L'audace. Transformation. La devise de l'anniversaire
- 6 Sous la direction du Dr Walter Froede, le département TX/TE a développé Des innovations pionnières

- 7 L'œil averti découvre immédiatement l'essentiel dans le dépôt du musée
- 8 Hartmut cherche encore, Ursula sait exactement ce qu'elle veut
- 9 La Ro 80 bleue se trouve dans le musée Zweirad et NSU depuis des décennies.
- 10 Une partie de la La flotte Swiss Ro 80 sur la Piazza. Vous trouverez toujours notre président grâce à son T-shirt d'anniversaire !
- 11 EP 4 - réalisée par 12 stagiaires en quelques mois



7

Un Fox bleu, suivi d'un Max noir et, à côté, du Konsul, ainsi que d'autres modèles à succès de Neckarsulm, sont complétés par des moteurs en coupe, des publicités lumineuses et des enseignes en email. En regardant de plus près, on découvre les détails complexes de cette vaste exposition.

Nous poursuivons notre visite et voyons le Prinz, le TT et le Ro 80. La question se pose inévitablement : comment faire entrer une voiture dans une cave voûtée ?

Nous n'avons pas le temps d'y réfléchir et, peu de temps après, nous nous retrouvons à l'étage supérieur du musée. Toutes les grandes marques de l'histoire de la moto sont exposées ici, mais les plus petites sont aussi gracieusement disposées. La vaste collection, complétée par une visite guidée divertissante et compétente, fait malheureusement passer le temps beaucoup trop vite ici aussi.

Immédiatement après, nous passerons au programme de la soirée. La NSU-Prinz- & Zweirad-IG nous a invités à une soirée club dans le pub de la famille Bauer. Nous nous approchons du pub à deux pas du musée. La façade est décorée de drapeaux originaux de la NSU datant des années 60. On peut y lire, entre autres, "A pleasure to drive- NSU Prinz 1000 TT" (Un plaisir à conduire - NSU Prinz 1000 TT). Notre groupe de visiteurs est accueilli avec du champagne à l'entrée. En entrant dans le restaurant, l'odeur est déjà appétissante. Nos hôtes nous gâtent avec de la cuisine familiale souabe et des vins régionaux de leur propre production.

L'organisateur de la soirée, Frank Zinn, nous souhaite la bienvenue au nom de la NSU-IG en dressant un bref bilan de l'année anniversaire. Il conclut son allocution de bienvenue en remerciant les responsables de cet événement anniversaire.

Bien entendu, il convient également de les mentionner ici : La famille Bauer pour la soirée du club dans le pub familial et Klaus Arth pour la conférence passionnante, Audi Tradition pour la visite de l'usine, Iona Böings et Marco Brenn (membres du conseil d'administration de l'Audi Club International Germany) pour le financement de la visite.



8



10

11

au Deutsches Zweirad- und NSU-Museum, ainsi que l'invitation à une réception au champagne. Nous tenons également à remercier Uli Latus (NSU/Wankel-Spider Club Germany) pour l'organisation du "musée vivant" sur la piazza devant l'Audi Forum. Enfin, l'engagement a été honoré avec style par des cadeaux de vin et de chocolats.

Alors que les conducteurs de NSU sont d'humeur exubérante et échangent leur savoir-faire, le dernier point du programme de la journée arrive. Klaus Arth, connu pour ses nombreuses publications sur les NSU, nous divertit avec sa présentation. La plupart des amateurs expérimentés de NSU ignorent totalement cette histoire : Lorsque le Prinz a été dévoilé lors de l'IAA 1957, NSU souhaitait s'appuyer sur sa longue tradition en matière d'ingénierie automobile. Un an plus tôt, les stratégies marketing avaient fait restaurer la Type 8/24 PS de leur propre production d'avant-guerre et l'avaient présentée aux côtés de la nouvelle Prinz. Klaus poursuit en expliquant que le véhicule a été conduit par NSU lors de rallyes et d'excursions de vétérans jusqu'au début des années 1960. La soirée s'achève autour d'un verre et d'une conversation stimulante.



Samedi matin, l'Audi Forum ouvre ses portes et le NSU Fan Day commence. La piazza se remplit régulièrement de vélos, cyclomoteurs, scooters et voitures de NSU. Nous présentons également nos véhicules devant leur lieu de naissance. Il y a beaucoup à voir dans le forum. À l'entrée, un véhicule en particulier se distingue. Il a l'air si neuf et pourtant des éléments typiques du style Prinz trahissent ses origines. Il s'agit de l'EP 4. Il s'agit d'un projet réalisé par des stagiaires sélectionnés dans différentes disciplines à l'usine de Neckarsulm. La carrosserie du NSU Prinz 4 a été élargie, car les essieux de l'Audi A1 assemblés nécessitaient environ 30 centimètres d'espace supplémentaire. Le système de freinage d'origine était sous-dimensionné pour les 240 ch de la propulsion électrique, de sorte que les concepteurs responsables ont dû passer à un nouveau système de freinage qu'ils ont pris dans l'étagère de pièces détachées de l'A1. Le véhicule suscite l'émotion ! Il ne sera jamais produit en série comme cela, cela devrait être clair. Mais le NSU EP 4 est porteur d'un message : si Audi devait relancer la marque NSU, ces véhicules pourraient ressembler à ceci. Il s'agit sans aucun doute d'une NSU dotée de la technologie la plus récente. Ce projet a certainement réussi à sensibiliser la jeune génération à la marque traditionnelle. Après tout, les apprentis d'aujourd'hui sont les décideurs potentiels de demain. Dans la salle de cinéma, nous sommes captivés par les films d'images et les documentaires d'usine de l'âge d'or de l'entreprise : "Voici comment c'est chez

En entrant au dernier étage, un équipement étrange attire l'attention. Une machine à tricoter datant des premières années témoigne des débuts de la marque mondiale. L'histoire de l'entreprise est

- 12 Fred Schulze (au centre) lors de la journée des fans de la NSU : "J e suis convaincu que des produits innovants p o u r la mobilité s e r o n t encore fabriqués ici à Neckarsulm dans 150 ans".
- 13 Une Ro 80 avec KKM 871 en la grande exposition au dernier étage
- 14 La chair de poule arrive !
- 15 La journée des supporters touche à sa fin. Mais pour nous, c'est parti pour la brasserie !
- 16 Uli Latus devant une partie de son musée roulant



12

est richement illustrée par des bicyclettes, des motos et des automobiles des débuts de la production de Neckarsulm. Le portefeuille de produits presque complet des années 50 à 70 complète l'exposition.

L'ouverture officielle de la journée des supporters est sur le point d'avoir lieu. Depuis la scène du hall de livraison, Fred Schulze (directeur de l'usine), Rainer Schirmer (président du comité d'entreprise de Neckarsulm) et



13



14

Eberhard Jochim (représentant de la ville de Neckarsulm). Tous trois expriment leur profond attachement à l'usine. Ils donnent un aperçu très privé de leur propre emploi ou de celui de membres de leur famille sur ce site.

La piazza est maintenant remplie de véhicules historiques NSU. Uli Latus accueille les nombreux visiteurs sous un soleil radieux. Il anime le "musée vivant" et présente des pièces sélectionnées parmi les participants qui ont fait le déplacement. Les propriétaires parlent de leurs véhicules et de leurs particularités. En mettant l'accent sur ces événements marquants, la force d'innovation de NSU apparaît clairement.

Le 150e anniversaire sera célébré non seulement au forum Audi, mais aussi en coopération avec le musée allemand du deux-roues et de la NSU.

Ici aussi, un programme varié nous attend. Outre des lectures de livres spécialisés, nous aurons l'occasion, extrêmement rare, de voir les raretés dans le dépôt du musée. Le point culminant est le lancement de la machine Rennmax de 1953, championne du monde NSU.

Une foule enthousiaste s'est déjà rassemblée devant le dépôt. Pour apercevoir le bolide, il faut se frayer un chemin à travers la foule enthousiaste. Le grand moment est imminent, Sven Heimberger est assis sur la machine de course et l'a déjà positionnée sur le démarreur à rouleaux. Le moteur démarre avec un léger bouillonnement, le son guttural fait naître un large sourire sur les visages des passionnés de technologie. Le régime augmente, le niveau

est assourdissante, elle donne la chair de poule. Les démonstrations devant le musée sont une expérience indescriptible.
une expérience indescriptible.

Avant la soirée, nous voulons à nouveau garer nos voitures dans le parking souterrain de l'hôtel. Après tout, il n'est qu'à deux pas de l'Audi Forum. Ce que nous soupçonnions déjà se produit : Lorsque plusieurs Ro 80 entrent ensemble dans un garage moderne, une alarme de gaz d'échappement se déclenche. Le système d'arrosage nous épargne la douche - nous sommes simplement priés de quitter la pièce.

Le Forum Audi se poursuit avec la clôture bruyante de la soirée. Sur scène, l'Audi Big Band nous divertit avec des classiques musicaux des dernières décennies et des interprétations de tubes actuels. Le spectacle de lumières colorées souligne la perception acoustique. La salle de livraison Audi devient la salle des fêtes NSU.

Nous avons déjà sauté le déjeuner du vendredi et nous ne voulons pas sauter un autre repas le samedi. Nous nous rendons donc à la brasserie voisine, où nous avons réservé une grande table. Sous une température agréable, nous savourons la délicieuse nourriture et buvons une ou deux bières. Comme souvent, le temps passe trop vite - nous sommes de nouveau dimanche ! Pour la dernière fois, nous nous retrouvons pour un petit déjeuner commun à l'hôtel. Le départ est particulièrement rapide. Il suffit de déposer les clés des chambres et des garages dans les casiers prévus à cet effet.



15

Allons-y ! Destination : Musée Porsche. Mais attention ! Il faut d'abord remplir les réserves de carburant des véhicules. Certains optent pour le bon 100 octane. Le meilleur pour son favori !

Enfin, les voitures peuvent à nouveau faire ce pour quoi elles ont été conçues : Conduire ! Nous glissons gracieusement sur la route de Stuttgart. L'exposition est située dans un bâtiment d'art à couper le souffle. La grande sculpture "Himmelsstürmer", qui porte trois Porsche à une hauteur de 24 mètres, se trouve déjà dans le rond-point qui la précède. Nous nous garons comme il se doit dans le parking souterrain du musée. Ici aussi, tout tourne autour de nos voitures classiques. On accède au musée proprement dit par un long escalier roulant. Les objets exposés sont présentés dans le couloir qui monte en pente douce. Ceux qui pensent que Porsche n'a que la légendaire 911 à offrir seront déçus. Outre de nombreuses voitures de course, les modèles à boîte de vitesses sont également exposés. Il va sans dire que



16

- 17 Porsche utilise les bonnes conceptions du passé pour les adapter à la réalité d'aujourd'hui
- 18 Le dynamisme dans l'architecture aussi - le musée Porsche



17

Les tracteurs ne manquent pas. Qui l'eût cru ? Porsche a même construit le premier véhicule hybride à ses débuts ! Le colosse connu sous le nom de "Semper Vivus" était même équipé de moteurs de moyeu de roue ! On peut s'attarder chez Porsche pendant des heures, mais il faut commencer à penser au voyage qui nous attend. Il n'est pas question pour nous de prendre l'autoroute et de rentrer à la maison.

Nous passons devant le légendaire château de Solitude. Une imposante bâtisse dans laquelle

De nombreuses présentations de véhicules NSU et conférences de presse ont eu lieu. Mais revenons à l'autoroute. Comme nous l'avions fait deux jours plus tôt, nous nous sommes brièvement arrêtés sur l'aire d'autoroute de Neckarburg pour dire au revoir, puis nous sommes rentrés chez nous.

Pour résumer l'événement du week-end : il en valait largement la peine et tous ceux qui n'étaient pas là ont manqué quelque chose ! Ce qui reste de ce week-end, ce sont d'innombrables impressions. L'équipe d'organisation

L'équipe d'organisation a fait un travail impressionnant ! Nos remerciements vont à Audi AG, à l'Audi Club International et au Musée allemand du deux-roues et de la NSU. Il est remarquable de voir à quel point les organisateurs se sont efforcés de créer un événement inoubliable pour nous. Une telle célébration d'anniversaire ne peut être vécue qu'à Neckarsulm.



18

Réunion d'hiver dans la Forêt Noire

09.02.-12.02.2024

Par Steffen Hofmann - Notre point de départ pour la réunion d'hiver, l'hôtel Concorde, est situé entre les villes de Donaueschingen et la ville jumelle de Villingen-Schwenningen dans le district de la Forêt-Noire-Baar.

Le paysage attrayant des basses montagnes de la région se situe en moyenne entre 700 et 1 000 mètres au-dessus du niveau de la mer et se trouve en grande partie dans le parc naturel de la Forêt-Noire méridionale, auquel nos circuits mènent également.

parc naturel du sud de la Forêt-Noire, auquel nos circuits mènent également.

Programme préliminaire

Vendredi, 09.02.2024

- Arrivée à l'hôtel Concorde sur l'aérodrome de Donaueschingen.
- 15:30 - Les personnes déjà présentes auront l'occasion d'explorer la vieille ville de Villingen, située à proximité, lors d'une visite/marche commune avec un habitant de la ville.
- 18:30 - Dîner en commun à l'hôtel Concorde.

Samedi, 10.02.2024

- A 9h15, nous partons en Forêt Noire pour la Journée des musées dans les villes de Schramberg et Georgen. À Schramberg, à 10 heures, nous entamerons une visite guidée du musée Junghans Terrassenbau. Nous y ferons un voyage passionnant à travers l'histoire de l'horlogerie en Forêt-Noire, du XVIIIe siècle à nos jours. Le Terrassenbau est l'un des bâtiments industriels en pente les plus intéressants du monde sur le plan architectural. Il est depuis longtemps devenu un point de repère de la ville de Schramberg. Une particularité : les salles longues et étroites sont conçues de manière à ce que presque tous les postes de travail se trouvent directement à côté de la fenêtre. Ainsi, les neuf étages offrent la lumière du jour à tous les employés et sont idéaux pour la production de produits mécaniques de précision.
www.junghans-terrassenbau-museum.de
- Déjeuner individuel après la visite du musée.
- Dans l'après-midi, il est possible de visiter les différents musées de Schramberg. Quatre mondes d'expérience conçus individuellement



donnent vie à l'histoire contemporaine et vous invitent à voir, à vous souvenir et à vous émerveiller. Ces quatre maisons font battre le cœur des amateurs de technologie et de musées. Elles sont situées dans le voisinage immédiat et sont facilement accessibles à pied.

1. Le musée de l'automobile et de l'horlogerie "ErfinderZeiten"
2. Collection de voitures Steim
3. Musée du diesel
4. Musée du chemin de fer

- 4 Abbaye
bénédictine de
Saint-Pierre
5 Titisee (Image -
Hochschwarzwald
Tourismus GmbH)
6 Source du
Danube (Image -
Wikipedia)



4



5



6

Informations détaillées à l'adresse suivante :
<https://auto-und-uhren-welt.de/de/museumslandschaft>

Vous pouvez également vous rendre directement à St. Georgen, l'ancien siège des fabricants Dual et PE, pour visiter le musée allemand du phono. www.deutsches-phonomuseum.de

Une visite guidée est recommandée, c'est pourquoi il est nécessaire de s'inscrire en ligne.

Ensuite, nous pourrions prendre un café à l'hôtel Federwerk. Retour à l'hôtel.

- 18:30 Dîner en commun à l'hôtel Concorde.

Dimanche, 11.02.2024

- À 9h30, nous commençons notre voyage vers la Haute Forêt-Noire, à plus de 1000 mètres d'altitude.
- Notre destination est l'ancienne abbaye bénédictine de St Peter. À 11 heures, nous aurons droit à une visite guidée de l'ancienne abbaye bénédictine de Saint-Pierre.

visite guidée de l'église, de la salle princière et de la bibliothèque.

bibliothèque. www.geistliches-zentrum.org

- Nous nous rendons ensuite au Gasthaus Sonne Neuhäusle pour déjeuner ensemble.
- Bien fortifiés, nous nous dirigeons vers Titisee. Après une promenade dans la ville, nous avons l'occasion de déguster ensemble un café et un gâteau. Retour individuel à l'hôtel.
- 18:30 Dîner en commun à l'hôtel Concorde.

Lundi, 12.02.2024

- Voyage individuel à la maison.
- Départ après le petit-déjeuner. Nous nous rendons à la source du Danube à Donaueschingen.
www.donaueschingen.de/donauquelle
Il est également possible de visiter les collections princières ou le "Museum Art.Plus".

Réservez vous-même les chambres de l'hôtel en utilisant le mot-clé "Ro 80 Club International e.V." :

Concorde - Hotel am
Flugplatz Dürrheimer Str. 82
78166 Donaueschingen
Téléphone +49(0)771-83 63 0
Courrier : reservierung@concorde-donau.de

Chambre simple en classe économique pour 1 personne : 89,00 € p.z./p.n.

Chambre double en classe affaires pour 2 personnes : € 124.00 p.p.p.n.

Le prix des chambres comprend le petit-déjeuner et la taxe de séjour.

Le contingent de chambres est disponible jusqu'à 31.12.23. Après cette date, la disponibilité et le prix ne peuvent plus être garantis.

La participation à la réunion n'est possible que sur inscription : Veuillez noter que le formulaire d'inscription se trouve sur notre site web !

La date limite d'inscription est fixée au 22.01.24 !

Steffen Hofmann

Contact : veranstaltungen@ro80club.org

Première utilisation des drapeaux de plage Stammtisch en Hesse du Nord



- 1 Une troupe haute en couleur
- 2 Salutation
s de
Naumburg
- 3 À Schwarzenborn

1

De Margarete et Axel Scharninghausen - Grâce à une excellente collaboration avec l'équipe de Trinamo, nous avons reçu à Gudensberg - en même temps que Gunter à Lindau - un grand paquet de nouveaux drapeaux de plage pour les tables de joueurs réguliers, et donc juste à temps pour le camp de la NSU à Naumburg/Hesse. Nous avons reçu les nouveaux accessoires dans le cadre d'une commande groupée pour les trois tables d'habitues Nord, Westphalie orientale/Lippe et Hesse du Nord, car il était prévu que les trois tables d'habitues se rencontrent à Naumburg pour leur première utilisation. Bien que la table des habitués de l'OWL n'ait pas pu être présente à court terme, un rassemblement spontané de 13 véhicules Wankel le samedi après-midi a permis d'obtenir un tableau coloré par un temps radieux (photos 1 et 2). Parmi eux, neuf Ro 80, trois

NSU Wankel Spider et une Mazda RX-7. Le nombre de fans de Wankel augmente également dans la communauté IG.

Quelques participants ont spontanément accepté de se rendre le lendemain à la réunion des anciens à Schwarzenborn dans la Knüll. Notre plus jeune membre est arrivé très tôt avec sa petite amie et son oncle et s'est placé dans la zone d'entrée, juste à côté du groupe de musique. A cause de la musique très forte, les jeunes n'en pouvaient plus et il n'était malheureusement plus possible de prendre une photo.

L'année précédente, nous avons déjà fait la connaissance d'un vieux monsieur, passionné de voitures anciennes, qui nous a invités à garer nos véhicules sur sa propriété (qui se trouve juste à côté de l'aire du festival).



2



(photo 3). Là aussi, le nouvel équipement a été utilisé avec succès (photo 4). Nous avons ensuite pu nous détendre un peu par un temps estival radieux (photo 5). En guise de remerciement, nous avons offert à l'ami Wankel nouvellement acquis une photo souvenir sur un panneau en mousse dure au nom de la Stammtisch (photo 6). Stammtisch (photo 6). Elle occupe désormais une place d'honneur dans son salon.

Nous nous réjouissons d'ores et déjà des nombreuses utilisations qui seront faites des nouveaux drapeaux de page.

Photos : Margarete et Axel Scharninghausen



5



4 Nouveau matériel

5 L'équipe

6 Merci de votre attentio...

6

L'amour de la table des habitués

Par Thomas Mix - Le Stammtisch de Berlin est spécial parce que c'est le Stammtisch de Berlin. Et bien sûr, notre Stammtisch est aussi rempli de gens sympathiques. Les stars et les starlettes sont là, quelques autres célébrités, quelques Souabes - comme il se doit à Berlin - et bien sûr aussi des Français. L'ancien Berlin-Ouest est toujours là, tout comme les Osis, frais et effrontés, qui sont également très doués pour le bricolage. Et le mélange berlinois est si inspirant que les énergies sauvages et créatives se mêlent à la prudence.

L'une de nos vedettes est certainement Dieter Adomeit. L'ingénieur automobile le plus en vue à l'est du Rhin et non seulement un expert avec des idées pour des millions de conducteurs, mais aussi un sacré bonhomme - généreux, plein d'humour et toujours prêt à donner un coup de main ! Wolfram Saretz, également originaire de Berlin-Ouest, n'a repris que récemment la gestion de la table des habitués et, pouf, il y a déjà une grande structure dans le club avec des réunions de la table des habitués, des ateliers, des excursions et de l'assistance technique, ainsi que des conseils pour les futurs conducteurs de Ro 80.

À l'occasion de la réunion technique du 26 août dans les vastes locaux de Dieter, au nord-ouest du Brandebourg, nous avons voulu tester un nouveau format, à savoir l'évaluation de la Ro 80 par équipes. Il y avait 15 fans de la Ro 80, les plates-formes de levage en tout cas et beaucoup d'enthousiasme. À un moment donné de la journée, il y a eu une panne d'électricité permanente. Cela n'a donc pas pu continuer. C'est alors qu'est arrivée l'heure des Berlinois, qui cherchaient quelque chose à faire. Ce qu'il y a de bien avec nous, les Berlinois, c'est la grogne bienveillante qui caractérise notre capitale. Le plus grand éloge d'un Berlinois est... vous le savez : "Vous ne pouvez pas vous plaindre !" C'est donc dans ce contexte que nous sommes retrouvés lors de la coupure d'électricité. Mais les Berlinois peuvent faire les choses différemment et j'aimerais vous en parler.

Ma propre Ro 80, marathon blue de 1976, avait un problème de feux de croisement. Il ne fonctionnait pas. Feux de stationnement...oui, feux de route...oui, mais feux de croisement...non !

mais les feux de croisement... non ! Un groupe de huit fans s'est rapidement formé autour de la voiture, dont deux passionnés de BMW, mais ce n'est qu'un détail. Andreas, qui était le chef de table de nos habitués depuis des décennies, a pointé du doigt l'interrupteur ("problème courant, facile à résoudre", dit Andreas). Pour ma part, avec Wolfram, j'ai simplement supposé deux

coïncidences.

Reinold a sorti un testeur de courant de son véhicule pour vérifier que le courant passait. Jürgen (fortement inspiré par BMW) a pensé au fusible et notre membre de longue date Klaus Podgora a dit sèchement : "C'est le relais, il est vraiment sale ! "C'est le relais, il est certainement sale !" et il a frotté un peu le relais. Résultat : le faisceau de croisement a vacillé de manière hésitante, puis a soudainement éclairé le mur comme s'il n'y avait pas de lendemain. Un grand "bonjour" a circulé. Mais voilà que Torsten (de l'est de notre ville, homme de connaissance et d'action) est venu retirer le relais, nettoyer les contacts à la main, les écarter un peu plus (pour plus de contact) et remettre les mêmes contacts dans le relais avec la note : "Mais ce n'est pas un relais d'origine, car il manque la fixation". Par la suite, Torsten se procurera le "bon" relais et nous nous retrouverons dans son atelier pour le remettre professionnellement dans son état d'origine. J'attends cela avec impatience !

Conclusion : Berlin reste Berlin ! On peut dire ce que l'on veut, mais ce n'est pas sans raison que notre capitale est ce que l'on attend d'elle : Un fouillis méditerranéen, un monstre bureaucratique, mais aussi beaucoup de créativité et de serviabilité dans les quartiers. Notre quartier s'appelle Ro 80-Stammtisch Berlin/Brandenburg. Et nous sommes arrogants : "Personne ne peut nous battre !" D'ailleurs, nous sommes également "ouverts" aux invités, afin que vous puissiez partager l'amour de la table de nos habitués !

Je vous salue joyeusement : Tom !

Voyage de table des habitués de Cologne-Bonn dans le parc Panarbora et à la ville de Blankenberg

Par Hans-Peter Weinand - Le dimanche 6 août, vers 9h30, par un temps nuageux et pluvieux, huit courageux Ro 80 habitués se sont retrouvés au point de rendez-vous convenu, l'Allnerhof à Hennef (Sieg) (photos 1, 2 et 3). Les amateurs de chevaux auraient certainement aimé cet endroit. L'Allnerhof a été construit en 1911 dans le style d'une ferme franconienne fermée, qui est aujourd'hui utilisée comme ferme avec pension pour chevaux.

Grâce à l'excellent travail préparatoire de notre collègue de la Stammtisch, Ferdi Koch, et du responsable de la Stammtisch, Michael Köbele, aucune question n'est restée sans réponse concernant le programme. Avant le départ, Ferdi Koch nous a distribué son road book (Fig. 4), un dessin montrant le parking qui nous était réservé à l'église paroissiale de St. ville de Blankenberg et le menu du pub "Zum alten Turm". Quatre Ro 80, chacune occupée par deux personnes, se sont rendues au parc Panarbora en suivant le road book, qui comportait des flèches de direction, des informations kilométriques précises et même des avertissements de radars. La particularité du road book : il se lisait de bas en haut dans le sens de la marche.

Nous avons traversé le pont Siegbrücke sur la B478 jusqu'à la sinueuse mais pittoresque L352 L352, qui a donné à notre Ro 80 un léger mouvement de roulis. Nous avons traversé Heisterschoß, Wolperath, Neunkirchen-Seelscheid et avons emprunté la L312 à travers Wersch via Ruppichterath pour revenir sur la B478 en direction de Waldbröl. Les essuie-glaces ont été constamment sollicités, mais selon une citation de Confucius, c'est le voyage qui est la récompense, alors nous avons quand même apprécié la balade. Lorsque nous sommes arrivés au Panarbora Park sur la Nutscheider Straße, nous avons garé notre Ro 80 en face de l'entrée, sur le côté de la route, sur des places de parking gratuites (photos 5 et 6). A ce propos : "Le nom Panarbora est composé du mot latin pour arbre "Arbor" et du grec "Pan", le dieu berger et dieu de la forêt et de la nature dans la mythologie grecque" (source : Wikipedia).

"Le parcours dans les arbres du parc d'aventures naturelles Panarbora est le plus long parcours sans barrière de Rhénanie-du-Nord-Westphalie.

est la plus longue promenade dans les arbres sans obstacles de Rhénanie-du-Nord-Westphalie (photos 7, 8, 9, 10 et 11). De là, vous pouvez découvrir la nature d'un point de vue totalement nouveau. D'une longueur de 1 635 mètres (y compris les chemins de la tour d'observation), il s'agit d'un parcours circulaire à travers la cime des arbres qui offre des vues à couper le souffle. Par temps très clair, on peut même apercevoir la cathédrale de Cologne et les montagnes Siebengebirge près de Bonn depuis la tour d'observation. Le parc d'aventures naturelles Panarbora, construit par l'Association allemande des auberges de jeunesse, a été inauguré en septembre 2015.

Les cabanes dans les arbres et les "villages mondiaux" font de l'auberge de jeunesse un lieu d'hébergement populaire pour les voyages scolaires et les vacances de groupe, ainsi que pour les familles. Grâce à la combinaison unique d'installations

comme la promenade dans les arbres, le portail d'information avec l'eau et l'aire de jeux et l'académie de découverte de la nature, Panarbora offre une approche holistique de l'éducation à l'environnement - au-delà des frontières de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie.



1



2



3

- 1 Point de rencontre Allnerhof
- 2 Porte d'entrée de l'Allnerhof
- 3 Bâtiment de l'écurie Allnerhof
- 4 Roadbook
- 5 Arrivée Parc Panarbora
- 6 Parking du parc Panarbora
- 7 Entrée du parc Panarbora

Ro 80 Club International e.V.
Stammtisch Köln/Bonn

Roadbook für Ausfahrt zum Panabora-Park und nach Stadt Blankenberg
(06.08.2023)

Richtung	Beschreibung	km
Ankunft Panabora-Park (10.45 Uhr)		
←	Im Kreisel: 2. Ausfahrt (Ri. Panabora)	40,4
→	Rechts (Ri. Altenkirchen/Panabora)	37,9
→	Im Kreisel: 1. Ausfahrt (Ri. Gummersbach)	37,4
→	Im Kreisel: 1. Ausfahrt (Ri. Gummersbach)	37
←	Im Kreisel: 3. Ausfahrt (Ri. Waldbröl)	28
↑	Geradeaus weiter (Ri. Ruppichteroth)	24
→	Rechts (Ri. Ruppichteroth, durch Wersch)	18,8
↑	Im Kreisel: Geradeaus (Ri. Much)	11
↑	Im Kreisel: Geradeaus	/
Achtung	Blitzer in Wolperath	7,5
↑	Geradeaus durch Heisterschoß	5,3
←	Links (Ri. Happerschoss)	0,5
→	Rechts (Ri. Waldbröl über Siegbrücke)	0,1
←	Links (nach Abfahrt Parkplatz)	0
1. Abfahrt ab Treffpunkt Hennef (9.45 Uhr)		

Richtung	Beschreibung	km
Ankunft in Stadt Blankenberg (14.00 Uhr)		
↙	In Stein: Scharf links und sofort wieder links (Ri. Stadt Blankenberg)	79,9
Achtung	Blitzer	72,2
↑	Geradeaus durch Eitorf	70,1
←	Links über Sieg (auf Vorfahrtstraße bleiben)	67,5
↑	Geradeaus durch Herchen	61,3
→	Rechts (Ri. Eitorf)	53,3
→	Rechts (Ri. Eitorf)	53,1
→	Im Kreisel: 1. Ausfahrt (Ri. Dattenfeld)	48,3
↑	Im Kreisel: 2. Ausfahrt (Ri. Windeck)	41,5
2. Abfahrt ab Panabora (13.00 Uhr)		

Hinweise:
Die Tabelle liest sich von unten nach oben!
Bitte stellt Euren Tageskilometerzähler auf Null.
Im Panabora-Park haben wir maximal 2 Stunden Zeit.

4

Les deux piliers principaux de Panarborora sont :
"Expérimenter la nature et les cultures étrangères de près" (source : Waldbroel.de).

La visite de la promenade dans les arbres offre un certain nombre de stations interactives d'apprentissage et d'aventure qui ne sont pas seulement amusantes pour les enfants. L'ascension de la tour d'observation peut également se faire avec une poussette ou un fauteuil roulant. Cependant, en raison du temps, la vue était plutôt médiocre et nous avons rapidement décidé de redescendre. Une fois arrivés en bas, certains ont fait une visite du parc.

Les membres de notre groupe les plus "frappés" préféreraient une tasse de café chaud au restaurant.

Nous avons quitté le parc Panarborora à 13h45 (Fig. 12) sur la B256 en direction de Windeck, du rond-point "Burg Windeck Denkmal" sur la L333 en direction de Dattenfeld, avec la rivière Sieg sur notre gauche ; nous avons continué à travers Schladern, Hoppengarten, Herchen, Stromberg et passé la centrale hydroélectrique Unkelmühle, traversant la rivière Sieg à Alzenbach, qui était à partir de ce moment sur notre droite ; par Eitorf, un tronçon le long de la voie ferrée en direction de Hennef, par Bach et Bülgenuel ; à Stein, tourner à gauche en direction de la ville de Blankenberg (photo 13).

La ville de Blankenberg est un quartier de la ville de Hennef dans le district de Rhein-Sieg. L'élément

La mention "Stadt" dans le nom de la localité rappelle que le village a été une ville indépendante de 1245 à 1805, à laquelle appartenaient également les villages voisins. La ville est née du château du même nom, construit pour servir de siège aux comtes de Sayn. La ville de Blankenberg se situe à environ 5,5



5



6



7



promenade
dans les arbres

8



9a

9a Plate-forme
d'observation,
promenade
dans les arbres

9b Plate-forme
d'observation,
promenade
dans les arbres

10 Sur le site
Tour
d'observation

11 Vue du parc
Panarbora

12 En route pour
la ville de
Blankenberg

13 Ville
Blankenberg

14 Parking dans la
ville de
Blankenberg

15 Restaurant
zum alten Turm

16 Dans un rond
d'observation



9b



10



11

kilomètres à l'est du centre ville d'Hennef, directement sur la boucle de la rivière Sieg. Cependant, Blankenberg n'est pas situé directement sur la rivière, mais sur une crête abrupte au-dessus de la Sieg. "L'altitude de la zone nord des ruines du château est de 152 mètres au-dessus du niveau de la mer. À cet endroit, la Sieg se trouve à environ 73 mètres au-dessus du niveau de la mer. NHN. En dessous de la ville de Blankenberg, au pied de la montagne, se trouve le district de Stein. En face, de l'autre côté de la Sieg, se trouve le village d'Auel, dans le coude susmentionné de la rivière" (source : Wikipedia). Une visite du village aurait certainement valu la peine, mais nous y avons renoncé en raison du temps.

Dans la ville de Blankenberg, nous avons garé nos quatre Ro 80 sur le parvis de l'église paroissiale Sainte-Catherine, qui a été gentiment mis à notre disposition comme parking. C'est notre collègue Ferdi Koch, de la table des habitués, qui s'en est chargé.

Il a également sécurisé le parking avec un panneau "Interdit de stationner" pour empêcher les automobilistes sauvages de stationner (photo 14). De notre parking, il y avait environ 50 mètres à pied jusqu'au restaurant "Zum alten Turm" (photo 15). "La maison à colombages "Zum alten Turm", avec son restaurant et son glacier, est probablement la plus ancienne maison de la ville et date d'environ 1600. Elle fait partie de la ville pittoresque et médiévale de Blankenberg. Depuis six générations, depuis 1720 pour être précis, cette Le restaurant est exploité par la famille Drecker". (Source : www.zumaltenturm.de). À la fin de notre excursion à la table des habitués, nous avons rechargé nos batteries avec les délices culinaires du restaurant "Zum alten Turm" lors d'une réunion conviviale (Fig. 16), afin de pouvoir rentrer chez nous reposés et rassasiés.

Photos : Hans-Peter Weinand



12



13



14



15



16

Réunion d'automne de la table des habitués de Franconie Une rencontre à la frontière Du pays de la bière franconienne au pays du vin franconien à l'orée du Steigerwald

Par Margarete Scharninghausen - Plus de vingt ans après la première Franken-Stammtisch à Gerolzhofen en juillet 2000, les Franconiens se sont retrouvés le 15 octobre 2023 dans la petite ville, porte d'entrée du Steigerwald. Tout a commencé par une

Visite guidée de la vieille ville de Gerolzhofen. Nous avons appris, par exemple, qu'il y avait 35 brasseries à Gerolzhofen et que le trésor de la cathédrale de Würzburg n'a survécu qu'à la guerre et à l'incendie de Würzburg.



- 1 Extrait du journal de la réunion de juillet 2000
- 2 Visite de la ville
- 3 Plan de sortie - pour que personne ne se perde
- 4 Sortie
- 5 Au pilier constitutionnel de Gaibach
- 6 A l'occasion de la Pilier de la Constitution Gaibach
- 7 Au pilier constitutionnel de Gaibach
- 8 Solution du problème
- 9 À l'Oberschwarzacher Hörnle
- 10 Au Oberschwarzacher Hörnle
- 11 Avec la Pompiers
- 12 Manipulation des cisailles de sauvetage
- 13 Manipulation des cisailles de sauvetage





4



5



6



7



8



9



10



11



12



13

parce qu'il était caché dans le clocher de la cathédrale de Gerolzhöfer Steigerwald.

Après un déjeuner de spécialités franconiennes, nous sommes partis pour une excursion à travers la campagne autour de Gerolzhöfer. Notre première destination a été la colonne de la Constitution à Gaibach, l'un des 13 "lieux de la démocratie en Bavière". Par enthousiasme pour la Constitution bavaroise de 1818, le comte Franz Erwein von Schönborn a fait ériger une colonne monumentale dans son château de Gaibach.

La colonne, conçue par l'architecte Leo von Klenze, a été achevée en 1828. La cérémonie d'inauguration s'est déroulée en présence du roi Louis Ier.

Il est amusant de constater que trois Ro 80 ont eu un problème technique pendant le voyage - tous indépendamment l'un de l'autre avec l'alimentation électrique de la batterie. Tous les problèmes ont été résolus, de sorte que personne n'est tombé en panne.

Nous avons ensuite traversé la région viticole de la Franconie jusqu'à Oberschwarzach pour nous rendre à la chapelle Vierzehn-Nothelfer sur la "Hörnle". Là, par vent tempétueux, une vue magnifique s'offrait sur l'avant-pays de la Steigerwald jusqu'au Rhön. De retour à Gerolzhofen, les habitués de la Franconie étaient invités à prendre un café et des gâteaux chez les pompiers volontaires. Comme mon hobby, outre la Ro 80 et le "Wankelei", est le corps des sapeurs-pompiers, c'est avec grand plaisir que j'ai fait une brève visite de notre caserne de pompiers. Tout le monde a pu mettre la main sur une paire de cisailles de sauvetage et d'écarteurs et faire quelques coupes sur une "voiture à la casse". Heureusement qu'il y en avait une, car personne ne voulait mettre sa Ro 80 à disposition.

Photos : Jörg Zink et Steffen Hofmann

3. Atelier technologique de la Table des habitués de la Ro 80 Berlin-Brandenburg

Par Wolfram Saretz - Le 3e atelier technologique de notre table d'habitués a débuté le 26 août 2023 à 11h00, toujours chez Ingrid et Dieter Adomeit à Netzeband. Il y avait 20 participants à la table des habitués et des invités avec huit NSU Ro 80 et d'autres véhicules (y compris une Fiat Dino avec un moteur V6) à Netzeband. Après un bref accueil et une introduction par notre hôte Dieter Adomeit et moi-même, dans lesquels nous avons expliqué nos idées sur l'organisation de cet atelier en tant que cours d'évaluation ludique de la Ro 80, Oliver Thiel a pris la direction de l'atelier en expliquant en détail les règles du cours. Oliver avait préparé minutieusement et produit trois documents qui ont été distribués sous forme de copies. Ces trois documents sont

- Feuille de pointage NSU Ro 80
- Explication des règles du stage d'évaluation
- Orientations pour les inspections des véhicules

Je voudrais profiter de l'occasion pour remercier encore une fois Oliver pour tout le travail qu'il a accompli à l'avance !

L'évaluation s'est basée sur quatre catégories, chacune assortie d'une note sous la forme d'une censure et d'un commentaire, à savoir

- Carrosserie
- Technologie
- Intérieur
- L'originalité

Les lignes directrices définissaient les critères selon lesquels les catégories pertinentes devaient être évaluées. Avant de commencer, il a fallu identifier les véhicules à analyser et former les équipes, qui devaient chacune évaluer les Ro 80 sélectionnées par deux personnes. Cinq propriétaires de Ro 80 ont accepté de faire évaluer leur voiture (Jean-Philippe Colas, Achim Koch, Joachim Lenz, Gunter Wieden et Tom Mix). Sept équipes ont été formées pour évaluer la Ro 80.

Il est temps de passer à l'action. Les sept équipes, soit 14 personnes, ont commencé à évaluer les cinq objets examinés sur la base de 42 critères, dont le plancher de la voiture, à l'aide de deux plates-formes élévatrices.



Il est à noter qu'un critère tel que "l'état des portes" a été inclus dans l'évaluation une fois et non pas quatre fois. Si l'on multiplie par quatre des critères tels que "portes" ou "étanchéité des amortisseurs", on obtient 74 tests individuels par véhicule. On imagine aisément que c'était parfois un peu chaotique.

Si cela a fonctionné, c'est notamment grâce à la générosité bien connue de nos hôtes, qui ont mis à notre disposition un espace suffisant, plusieurs plates-formes de levage, des outils, etc. et, surtout, une expertise technique.

Nous avons été confrontés à une situation particulière au milieu de l'événement lorsque l'électricité, fournie entièrement par le système photovoltaïque, est tombée en panne, ce qui signifiait qu'il n'était plus possible de faire fonctionner et descendre les ascenseurs. Les voitures de Jean-Philippe et Joachim Lenz en ont été affectées, ce qui était d'autant plus ennuyeux que Joachim avait fait le voyage depuis Leipzig. Malheureusement, le problème n'a pu être résolu que plus tard dans la soirée, après le départ de la plupart des participants. Jean-Philippe

et Joachim sont rentrés par le train, qu'ils ont tous deux pris avec un humour étonnant.

Cet incident a naturellement eu un impact massif sur les enquêtes, ce qui signifie que seuls les résultats collectés jusqu'à ce moment étaient disponibles pour l'évaluation. L'évaluation des résultats est toujours en cours, car elle n'a pas pu avoir lieu comme prévu avant la prochaine échéance régulière de la semaine suivante. Cependant, Oliver fera certainement un rapport lors de notre prochaine réunion en octobre. Mais nous avons déjà pu tirer une première conclusion dans la soirée. Si nous voulions répéter un atelier technique sous cette forme, il faudrait réduire le nombre d'équipes et la Ro 80 à tester, resserrer le catalogue des critères et pondérer les points individuels. Mais nous y reviendrons plus tard, y compris sur l'évaluation des résultats. En raison de la fin imprévue du cours d'évaluation, nous avons eu le temps de traiter d'autres sujets. Malheureusement, Jochen Losereit n'était pas présent, et nous ne savons donc pas comment les plans de Jochen pour reconstruire un carburateur à aspiration descendante ont été mis en œuvre.



avec le kit de réparation du club et de nous en faire part par le biais de vidéos. Torsten Wick et Andreas Müller ont en effet présenté les différentes possibilités de fabrication de conduites de frein en acier, KuNiFer, etc. en général et pour la Ro 80 en particulier. Le point de départ est une demande de Robert Wißmann, membre de notre table d'habitues, qui a déjà fait l'objet de discussions intenses dans le forum de la Ro 80. D'autres sujets, par exemple la conversion de l'alimentation en carburant à l'injection électronique, n'ont pas été abordés cette fois-ci, mais seront poursuivis.

En début de soirée, malgré quelques difficultés, l'atelier s'est terminé de manière très harmonieuse. Je pense que tout le monde a apprécié la journée et a encore beaucoup appris. Une fois de plus, je remercie chaleureusement nos charmants hôtes, Ingrid et Dieter Adomeit, qui, en plus de leur hospitalité habituelle, nous ont une fois de plus gâtés avec de délicieuses saucisses, boulettes de viande, etc.

Nous remercions également toutes les personnes qui ont contribué au succès de cette journée.

Photos : Oliver Thiel



Audi 100 avec KKM 871

Par Guido Rapsch et Heiko Rossnagel - Lors de l'assemblée générale annuelle de l'OTC (anciennement TES) à Lindau, un véhicule a attiré l'attention de nombreux membres du club. Tout d'abord, c'est une Audi 100 qui est apparue dans la file d'attente parmi toutes les Ro 80, et dans un second temps, lorsque le capot de cette même Audi s'est ouvert. Les visages perplexes des "plongeurs du capot" indiquaient quelque chose de très inhabituel.

En regardant de plus près le véhicule, les apparences s'expliquent d'elles-mêmes, car l'Audi 100 de l'Union européenne est un modèle de luxe.

Année 1978 (Type 43 C2 - Audi 100-5/E.GL-5E -) équipement : CD) dispose d'un moteur portant l'abréviation magique "KKM 871". Il s'agit d'un moteur Wankel à deux disques avec une chambre de 750 cm³, une double admission latérale et une injection K-Jetronic pour l'essence normale.

Sa puissance est comprise entre 170 ch (moteur à carburateur) et 200 ch (moteur à injection).

Les performances peuvent être augmentées en optimisant l'échappement et l'allumage jusqu'à 220 ch.

Le couple maximal est de 212 Nm à 3 000 tr/min (parfois aussi à 4 000 tr/min). La boîte de vitesses est une Audi 3 vitesses entièrement automatique avec un carter de boîte de vitesses correspondant au moteur 871.

Comme Audi (selon une déclaration de la direction du groupe technique pour des raisons de responsabilité) n'a pas soutenu ce projet, la Felix-Wankel-Stiftung e.V., hébergée au Technoseum de Mannheim, a aidé à le réaliser avec de nombreuses photos et des documents rares de la voiture de Felix Wankel (Audi 200 automatique avec moteur à injection 871). Merci encore une fois pour votre soutien !

1 Extérieurement, la seule différence avec le véhicule de série est le moteur "Wankel". et le spoiler avant.

2 Les supports du moteur, le collecteur d'échappement, le radiateur et ses tuyaux ont été cachés par le spoiler avant d'une Audi 200.

3 Les nombreux Les heures de travail (plus de 1000) nécessaires à cette conversion ne sont pas visibles.

4 On peut y voir le système d'injection K-Jetronic (à partir de pièces BMW et Porsche). En fonction des réglages de l'alimentation en carburant, de l'allumage et du système d'échappement, le moteur a une puissance de 190 et 210 ch. L'alternateur à l'ancienne a été remplacé pour des raisons nostalgiques. (visible sur les anciennes photos d'usine).



1



2



3



4

Les travaux de transformation (2016-2023) se sont avérés particulièrement difficiles, car seules quelques pièces de rechange pour l'unité d'entraînement étaient disponibles auprès des revendeurs habituels. Le châssis, la carrosserie et l'intérieur n'ont été que très peu modifiés. Le véhicule a été présenté au TÜV en octobre 2023 (sans défaut) et toutes les immatriculations nécessaires ont été effectuées. Après la période de rodage de 3 000 kilomètres (le moteur est entièrement neuf et la boîte de vitesses n'a roulé qu'environ 2 000 kilomètres), on peut atteindre une consommation standard de 11 à 12 litres d'essence normale aux 100 kilomètres.

Photos : Guido Rapsch et Heiko Rossnagel



5

- 5 L'unité moteur-transmission n'est pas encore installée.
- 6 Le "mariage" du corps et de KKM 871.



6

Voyage dans les Alpes après six ans d'arrêt

Par Klaus Mangold (km@eye.de) - Parfois, on fait des choses dont on ne peut que s'étonner soi-même. C'est le cas avec ma NSU Ro 80, que j'ai achetée à l'été 2017. Après un premier long trajet de retour, la serrure de contact s'est avérée extrêmement collante et réticente. Quelqu'un l'avait probablement bricolée auparavant. D'accord, un remplacement était nécessaire. Avant que je n'aie le temps de m'en occuper,



1

la voiture s'est soudainement arrêtée. Comme elle n'était pas loin de mon garage, elle y a été remorquée et garée "pour le moment". Cela a finalement duré près de 6 ans.

Ce qui dure longtemps...

La Ro 80 était garée tout au fond du hall que j'utilise avec deux autres passionnés de voitures anciennes. Et une voiture garée à cet endroit n'est pas quelque chose sur lequel on tombe tout le temps. Chaque fois que je voyais la voiture, je me disais : "Wow, tu vas bientôt faire ça !".

Mais je n'y arrivais pas. Il y avait toujours quelque chose d'autre qui se mettait en travers de ma route. Lorsque l'une de mes autres voitures a été vendue en mars de cette année, j'ai finalement revu la Ro 80 : la batterie était bien sûr morte comme un clou. Au moins, je peux acheter une nouvelle batterie !

C'est dit, c'est fait, c'est installé. J'ai un peu regardé la serrure d'allumage cassée et la partie avant de la serrure d'allumage.



2

- 1 Bernina
- 2 Bormio le soir
- 3 Forcola di Livigno
- 4 Foscagno

et le moteur pouvait être démarré à l'aide d'un tournevis ! Ce fut l'impulsion décisive.

Après avoir enlevé l'impressionnante couche de saleté et parcouru quelques kilomètres, la décision a été prise : la voiture devait enfin être mise en état de rouler de manière fiable !

Je l'ai donc emmenée au "Staiger-Werkstatt für alte Autos" à Neuffen. Quelques jours plus tard, la serrure d'allumage défectueuse a été réparée, un grand entretien a été effectué et la Ro 80 a reçu une nouvelle vignette de contrôle technique. Le diagnostic d'un essai routier approfondi : "Elle fonctionne parfaitement, il n'y a plus rien à faire !

Quelques informations sur la voiture

C'est étrange ce que rapporte le vendeur : Fabriquée en 1968, n'a jamais circulé qu'avec des plaques d'immatriculation rouges de concessionnaire jusqu'en 2017 (était-il vraiment le premier propriétaire ?) et n'a parcouru qu'un peu plus de 30 000 km de cette manière. Cela ne me semble pas très convaincant. Comme l'état est bon, qu'il n'y a pas de défauts visibles et que le prix n'est pas déraisonnablement élevé, j'ai finalement acheté la voiture malgré ma légère méfiance.

Le blanc glacier est une couleur que je trouve un peu ennuyeuse pour les voitures des années 60 et 70, mais la couleur d'une voiture n'est pas si importante pour moi. Et je dois dire qu'aujourd'hui, je trouve même que la couleur blanche va bien à la Ro 80. Elle a une touche de sobriété.

En haut de la montagne, en bas de la montagne, c'est parti !

Aujourd'hui, la voiture doit enfin être conduite. J'aime les montagnes et, au cours des 45 dernières années, j'ai parcouru les Alpes de Vienne à Nice, encore et encore, avec beaucoup d'enthousiasme. Il n'y a certainement pas beaucoup de cols alpins que l'on peut franchir sans quatre roues motrices et que je n'ai pas encore franchis. Il n'y avait donc rien de plus évident que de s'attaquer à un tour des Alpes. Les dernières fermetures hivernales venaient de tomber début juin 2023, alors c'est parti ! En fait, il n'y a que quelques heures entre Rottenburg am Neckar, ma ville natale, et le Tyrol du Sud.

Mais c'était le mercredi précédant la Fête-Dieu et les routes étaient bondées. Le premier embouteillage s'est produit une demi-heure après le début du voyage.

A partir de l'Autriche, les choses se sont un peu améliorées. Ma première nuitée s'est déroulée dans une petite ville

dans la vallée de Vinschgau, dans une vallée latérale juste derrière le col de Reschen. Devant l'hôtel, la Ro 80 a tout de suite suscité l'admiration. NSU ne signifie rien pour les jeunes Italiens. Ils ont supposé qu'il s'agissait d'une Lancia un peu plus ancienne. J'ai aimé le petit hôtel et le personnel était super sympa - un bon début.

Premier point fort : Le col du Stelvio

Le lendemain, nous sommes montés très haut. À 2757 mètres, le col du Stelvio est l'un des cols alpins les plus élevés. Un nombre impressionnant de 48 virages en épingle à cheveux attendent les alpinistes sur la rampe nord.

La route du col a été construite il y a près de 200 ans



3



4

- 5 Gavia
- 6 Gavia
- 7 Maniva
- 8 Spina
- 9 Spina
- 10 Col du Stelvio



6



et l'itinéraire n'a pas changé depuis, seul le revêtement de la route a été goudronné. Contrairement aux cols modernes, la route présente ici une pente maximale à chaque virage en épingle à cheveux, ce qui rend le col du Stelvio particulièrement attrayant du point de vue de la conduite.

Bien que je sois monté à près de 2000 mètres d'altitude (Prad, le point d'entrée du col du Stelvio, n'est qu'à 900 m au-dessus du niveau de la mer), le moteur n'a pas chauffé. Cependant, comme ma Ro 80 a été construite en 68 et n'est donc pas équipée d'une pompe à essence électrique, j'ai dû attendre après une courte pause sur un chantier, des bulles de vapeur dans le carburateur avec de légers ratés. Je sais maintenant qu'un bon remède consiste à conduire avec le capot déverrouillé, ce que je ne faisais pas à l'époque. Mais ce n'était déjà pas un gros problème à l'époque.

Mais le col n'est pas seulement beau, il est aussi très populaire auprès des motards. Le sommet du col, qui a malheureusement été entièrement construit pendant de nombreuses années, était parcouru par un grand nombre de motos. Nous nous sommes donc arrêtés pour prendre un cappuccino et avons poursuivi notre route.

Le col de l'Ombraïl

Depuis le col du Stelvio, on continue normalement jusqu'à Bormio. Cependant, comme j'avais encore beaucoup de temps, j'ai tourné à droite quelques kilomètres après le col pour rejoindre le col de l'Ombraïl (2501 m), qui descend vers le Val Müstair en Suisse.

Il y a quelques années, il y avait encore un court passage gravillonné sur le col de l'Ombraïl. Entre-temps, tout a été goudronné et, le jour où j'ai fait mon choix, il n'y avait pas d'obstacle.

voyageait tout au long du col

les marquages blancs venaient d'être refaits, ce qui dégagéait une odeur de solvant assez désagréable - d'où un séjour de courte durée ici aussi.

Dans le Val Müstair, j'ai continué à me diriger vers l'ouest. Les conditions météorologiques sont devenues de plus en plus défavorables, avec des vents forts et de fortes pluies. Au col de l'Ofen (2149 m), le temps s'est toutefois progressivement amélioré. Malgré les prix suisses réputés élevés, il vaut la peine de faire une petite pause au sommet du col. Les rösti au lard et au fromage de montagne sont excellents et en valent la peine !

Col de la Bernina

Le voyage s'est poursuivi via Zernez, en Engadine, en direction de St. Moritz. Mais peu avant, j'ai bifurqué vers le sud-est en direction du col de la Bernina (2235 m) - le paysage est vraiment magnifique et la route est très bien entretenue.



Forcola di Livigno, Passo d'Eira et col de Foscagno Peu après le col de la Bernina, j'ai bifurqué en direction de Livigno. La Forcola di Livigno (2315 m) permet d'entrer dans la zone franche, qui remonte à l'époque de Napoléon. Si vous planifiez votre voyage en conséquence et que vous arrivez avec un réservoir à peu près vide, le fonds de voyage sera heureux. J'ai payé 1,38 € pour un litre de Super. J'ai continué par le Passo d'Eira (2210 m) et le Foscagno Pass (2291 m) jusqu'à Bormio. Fin de l'étape du jour.

Bormio est une charmante vieille ville de 4000 habitants. Ses thermes sulfureux étaient déjà connus des Romains. Je voulais me promener un peu dans la vieille ville et ensuite prendre un bon repas. Mais pas question !

C'était Corpus Christi et ce que je ne savais pas, c'est que... 9 que la procession de la Fête-Dieu s'y déroule le soir - avec pour conséquence que presque tous les restaurants étaient fermés et que les rares ouverts étaient désespérément bondés ("Mi dispiace, siamo completo !"). Je me suis donc retrouvé à faire un "jeûne de la Fête-Dieu" involontaire.



Deuxième point fort : le col de Gavia

Le lendemain, le col de Gavia (2618 m) était au programme. Ce col n'a été goudronné que dans les années 1990. Je le connais encore dans son ancienne version gravillonnée. Aujourd'hui encore, la rampe sud est très étroite sur de longs tronçons et n'est qu'à une seule voie. Aujourd'hui, quelques jours après la fin de la fermeture hivernale, c'était encore agréablement calme et il n'y avait que quelques manœuvres douces. Mais ce n'est certainement pas une partie de plaisir avec plus de trafic !

Suite à l'accident d'un camion militaire, un passage particulièrement étroit qui n'était pas du tout sécurisé est maintenant contourné par un tunnel de 800 mètres de long. Une mesure conforme à la devise "le bien intentionné est le contraire du bien fait" : le tunnel comporte plusieurs virages, n'est pas éclairé et n'a pratiquement pas d'éclairage.

réflecteurs. Il n'y a pas de quoi se réjouir, car lorsque vous entrez dans le tunnel en plein soleil, vous êtes comme aveugle, et quiconque connaît la lumière très modeste de ma Ro 80 de 1968 sait ce que je veux dire.

Les cols les plus élevés étaient derrière moi pour le moment. Mais il y a aussi des cols moins élevés qui valent la peine d'être visités. J'avais d'ailleurs jeté mon dévolu sur le col de Vivione. Mais à mesure que je me rapprochais, le ciel en direction de Vivione était gris foncé et couvert de pluie. Bien sûr, cela n'avait pas beaucoup de sens. Je me suis donc orienté plus à l'est vers le Passo di Croce Domini (1895 m). Mais il ne faut pas être pressé. Une route très pittoresque avec beaucoup, beaucoup de virages et seulement deux voies. Il n'y avait pas grand-chose à faire. Mais si vous voulez ménager vos nerfs, ne roulez pas trop vite et appuyez de temps en temps sur le klaxon avant les passages aveugles (qui sont nombreux), comme les Italiens ont l'habitude de le faire.

L'étape du jour, très agréable, s'est terminée par la petite ville de Bagolino, accrochée au flanc escarpé de la montagne. C'est de là que provient le fromage Bagoss, un savoureux fromage de montagne qui n'est produit que dans la région.

qui tire sa saveur particulière de l'ajout de safran et que j'ai trouvée excellente. Si vous y allez un jour, vous devriez absolument l'essayer !

Le col de Maniva

De Bagolino, un aller-retour par le col de Maniva (1665 m) et de là, une descente vers Anfo sur le lac Idro par le Passo della Spina (1550 m), qui est en grande partie à voie unique et n'est gravillonné qu'à certains endroits. La montée au col de Maniva a été agréable. La route sinueuse est tout simplement amusante. Une fois arrivés au sommet, il a commencé à pleuvoir. Nous avons donc fait une petite pause, bu un cappuccino et mangé un délicieux gâteau. Au bout d'une demi-heure, le ciel s'est éclairci et nous avons continué vers Anfo. J'avais parcouru le Passo della Spina il y a plus de trente ans et j'avais vraiment envie de m'attaquer à cette route difficile. Après seulement 10 kilomètres, c'était la fin, cette fois à cause d'un petit glissement de terrain. Quel dommage, mais même si j'avais eu une pelle avec moi, cela aurait clairement été trop de travail. J'ai donc repris la route jusqu'au sommet du col de Maniva et je suis revenu



11 Ombrail

jusqu'au lac d'Idro, puis retour à Bagolino par une longue route goudronnée normale.

Je n'ai pas aimé le lac de Garde. C'est très pittoresque, bien sûr, mais c'est beaucoup trop touristique pour moi. Ce n'est pas ce que j'aime. Je l'ai donc dépassé par le nord-ouest jusqu'au lac Molveno, où je suis restée une journée de plus. La dernière fois que j'y suis allé, c'était il y a une bonne dizaine d'années et j'ai été surpris de voir à quel point le tourisme s'y est développé. Mais c'était tout de même une belle étape.

Le Penser Joch

Je suis ensuite rentré chez moi via Bolzano, en remontant vers le nord le long de la vallée du Sarntal, jusqu'au Penser Joch (2211 m). Je me souviens d'une excursion sur le Penser Joch en automne. On peut admirer dans la partie supérieure

Dans la vallée du Sarntal, les forêts de mélèzes se colorent de jaune doré à cette époque de l'année, mais nous ne sommes qu'au début du mois de juin. Au nord du Penser Joch, on atteint Sterzing, d'où l'on passe le col du Brenner (le sommet du col est devenu depuis quelques années une grande ville de vente de produits alimentaires), et l'on rentre à la maison de façon spectaculaire. Ce fut une semaine très agréable, détendue et plaisante ! La Ro 80 est une voiture tout à fait adaptée à un usage quotidien, que j'utilise également tous les jours à la maison.

Quelques réflexions supplémentaires

Depuis la réactivation, j'ai déjà parcouru 6000 kilomètres avec la Ro 80. C'est une voiture confortable et spacieuse dans laquelle il n'est pas nécessaire de faire des compromis en matière de confort de conduite.

La semi-automatique avec convertisseur de couple peut être conduite presque comme une automatique dans la vie de tous les jours.

La Ro 80 n'est pas vraiment une championne de l'économie (la consommation la plus basse lors du tour des Alpes était de 11,2 litres et la consommation la plus élevée lors d'une longue étape de montagne très rapide était de 16,5 litres), mais ma Mercedes 220 S de 1965 avec 110 ch se permet également 13 à 14 litres en montagne sans direction assistée et sans boîte de vitesses automatique, il n'y a donc pas une grande différence.

D'ailleurs, j'ai dû m'habituer à la traction avant.

à la traction avant. Rien n'est différent à vitesse modérée. Mais comme je n'ai conduit que des voitures à propulsion arrière pendant la plus grande partie de ma vie, les réactions typiques deviennent simplement ancrées.

D'autant plus que l'on accélère régulièrement en sortie de virage rapide en utilisant l'accélérateur. La voiture à traction avant n'est pas conçue pour cela. Je ne suis pas un coureur automobile, mais j'aime rouler un peu plus vite sur les routes de campagne sinueuses. La Ro 80 a un comportement

Le comportement de la Ro 80 est plutôt bon enfant, mais j'ai d'abord dû m'habituer à "penser différemment" en ce qui concerne le comportement de conduite. Bien sûr, rien de grave ne se produit immédiatement, mais j'étais simplement habitué au fait que plus de gaz dans un virage tend à pousser l'arrière vers l'extérieur, alors qu'avec une traction avant, plus de gaz produit du sous-virage. Bien entendu, ce phénomène est particulièrement visible dans les virages serrés des Alpes ou sur le gravier. Toutefois, cela ne m'arrive plus.

Enfin, un mot sur l'aptitude à la conduite dans les Alpes. En termes de performances, il n'y a bien sûr aucun problème avec les 115 ch. J'ai déjà mentionné le problème du vapour lock. Mais il s'agit tout au plus d'un défaut mineur, tant que vous n'avez pas l'ambition d'établir de nouveaux records. Pour les "cols sauvages" avec des graviers, des ornières profondes ou de grosses pierres (le col de Spina serait un tel candidat), la Ro 80 n'est certainement pas le premier choix en raison de sa garde au sol pas particulièrement élevée, mais si vous êtes prudent, vous pouvez vous en sortir.

Il n'est pas nécessaire d'être totalement anxieux. Le bon effet de freinage du moteur m'a quelque peu manqué. Dans les descentes abruptes, la voiture pousse un peu, de sorte qu'il faut toujours utiliser le frein à pied, même en première vitesse.

Il en va tout autrement de ma Ponton 180 D de 1961. Sur le premier rapport de la boîte courte, on peut laisser le petit diesel pousser longtemps, même dans les descentes abruptes (pour lesquelles on est toutefois reconnaissant en raison des freins à tambour sans servofrein). de freinage). Mais il s'agit aussi d'un véhicule complètement différent et, comme nous le savons tous, la "truie laineuse pondreuse d'œufs" n'a toujours pas été inventée...

Photos : Klaus Mangold

Ski-Craft comme Bateau remorqueur de ski nautique

Par Walter Graf (ch) - Kurt Hofstetter, membre de notre club, est en possession de ce véhicule unique d'une époque révolue. Il a appris par Walter Frey qu'un stock restant de ces remorqueurs de ski nautique avait atterri en Australie. Ils ont été construits en Allemagne par la société Ski-Craft nouvellement fondée à Hambourg en 1961 et ont probablement été livrés en Amérique. Ces Ski-Craft auraient dû arriver sur le marché dans les années 1960. Les premiers essais ont immédiatement suscité l'intérêt et la curiosité des amateurs de sports nautiques. L'apparition possible de ce bateau et le peu d'informations à son sujet ont suscité de grandes vagues d'enthousiasme dans le milieu. À l'époque, le ski nautique était très répandu et plus populaire qu'aujourd'hui. Sur le lac de Constance, on peut encore voir ici et là des skieurs nautiques tirés par de puissants bateaux à moteur, mais leur nombre est sans commune mesure avec celui d'autrefois.

A propos : il y a près de 50 ans, le Suisse Peter Lüscher de Romanshorn était champion d'Europe junior de ski nautique. suisse Peter Lüscher de Romanshorn était champion d'Europe junior de ski nautique. Il est ensuite passé au

le cirque du ski alpin avec un succès grandissant. Apprendre, c'est apprendre, devait-il se dire, et le talent en fait bien sûr partie. À sa grande surprise, il remporte le classement général de la Coupe du monde de ski alpin en 1979, devant l'exceptionnel skieur suédois Stenmark.

Au fil du temps, le nouvel appareil de ski nautique est également devenu un sujet pour la presse et la télévision. Ralph Edelmann, un célèbre coureur de ski nautique allemand, se proposa pour effectuer les descentes de démonstration avec succès. Lorsque le service de presse de la NSU a publié en 1962 des informations sur le nouvel engin de sport à moteur Wankel, l'organisation des constructeurs de bateaux allemands s'est opposée avec véhémence au nouvel engin de ski léger. Cette nouvelle forme de concurrence avec les bateaux motorisés plus coûteux que les skieurs nautiques remorquaient derrière eux ne pouvait être tolérée. Après tout, les amateurs de sports nautiques pouvaient s'adonner à leur plaisir à partir de n'importe quelle jetée ou rive, par eux-mêmes et sous leur propre contrôle. Tous les efforts ont donc été déployés, y compris une injonction temporaire du tribunal régional de Hambourg, pour empêcher l'entrée sur le marché de ce nouvel équipement sportif.



Officiellement, les équipements de sports nautiques ne pouvaient pas être vendus en Allemagne.

Néanmoins, environ 3000 exemplaires ont été construits entre 1963 et 1966. Un moteur Wankel NSU Type 61 de 150 cm³ refroidi à l'eau était utilisé avec une puissance d'environ 28 ch. Avec un poids à vide d'un peu moins de 60 kilogrammes, il était possible d'atteindre une vitesse de 50 kilomètres à l'heure. En fait, le premier moteur Wankel prêt pour la production n'a pas été installé dans une automobile pour son application mobile. Le Ski-Craft équipé d'un moteur Wankel NSU est donc entré dans l'histoire comme le premier produit fabriqué en série. Certains de ces bateaux de ski nautique ont été vendus en Europe, mais surtout aux États-Unis, sur la côte ouest. Tout ce qui était nouveau pouvait être vendu en Amérique, ils ont tout essayé dans le domaine des sports nautiques. Même le surf est venu de là-bas.

On ne sait toujours pas comment le véhicule nautique tracté Ski-Craft est arrivé en Australie. À l'ère de la mondialisation, tout est possible. Walter Frey et Kurt Hofstetter sont tous deux des collectionneurs enthousiastes qui possèdent leur propre musée avec tout ce qui vient de Mazda ou du moins qui a un moteur Wankel. Walter Frey a dit à Kurt Hofstetter qu'il fallait acquérir cet équipement en Australie et lui a demandé s'il était prêt à participer. Si Ulrich Latus, du Spider Club, s'y associe, il y en aura trois. Il y aura des versions rouge et jaune. Un accord a été trouvé sur le prix, même s'il n'était pas tout à fait bon marché, jusqu'à ce que les trois équipements sportifs puissent être réceptionnés en Allemagne par Walter Frey à Augsburg. Mais pour obtenir quelque chose d'unique, les gens aiment bien mettre la main à la poche de temps en temps. Les trois spécimens commandés sont arrivés dans une cage en bois et emballés dans un carton grignoté par les souris.

Lors de la prochaine assemblée générale du club NSU Ro 80 de Suisse, Walter Frey a amené le véhicule en Suisse pour Kurt Hofstetter. Dans le break Mazda, le timon du Ski-Craft dépassait la tête de la pauvre passagère et épouse Ute. Elle a dû faire le voyage jusqu'en Suisse la tête baissée. Sur le chemin du retour, Ute a pu s'asseoir et se détendre.... Dans le bus qu'il avait amené avec lui, Kurt a livré les différents éléments tels que



La voiture a été transportée avec son timon, sa coque, son réservoir, son moteur et ses câbles jusqu'à l'atelier du musée de Vogelsang, près de Dussnang. Pour le mécanicien automobile expérimenté, ce fut un jeu d'enfant de tout assembler correctement.

Il n'a jamais fait tourner le moteur, car il est refroidi par eau. Il ne peut pas l'essayer sur un lac et ne veut pas le faire. C'est un plaisir de posséder quelque chose d'aussi extraordinaire en parfait état, m'a-t-il dit avec malice.

Lorsque l'occasion se présente, il aime montrer son véhicule sur la scène des voitures classiques. Avec sa NSU Ro 80 comme véhicule de traction, il s'est déjà rendu à une assemblée générale du Club NSU Ro 80 de Suisse à Hurden. La NSU Ro 80 est bien sûr parfaitement adaptée au Ski-Craft. Il s'est également rendu à l'Arbon Classic sur le lac de Constance avec le bateau remorqueur.

Personne ne savait vraiment ce que c'était. Un spectateur s'est demandé s'il ne conduisait pas un OVNI sur sa remorque. D'autres se promenaient autour de la remorque et spéculaient dans toutes les directions. Il était également présent à Friedrichshafen et a discuté avec de nombreuses personnes intéressées. Il aime se rendre dans des endroits où il y a beaucoup de monde, comme le Motorworld à Kempththal ou le populaire événement de voitures classiques Hasenstrick dans l'Oberland zurichois. L'objectif de Kurt Hofstetter est de participer à des réunions ici et là avec sa voiture et sa remorque. Ce ne sont pas forcément les mêmes. Pour lui, la NSU Ro 80, la remorque et le Ski-Craft sont une bonne combinaison d'une époque révolue. Et il y a de quoi parler partout.

Le remorqueur fait également partie de la collection Wankel de Kurt Hofstetter. www.wankel-sammlung.ch pour s'émerveiller.

Photos : Kurt Hofstetter (CH)

Rapports de l'atelier - Butée d'embrayage

Par Thomas Günther - Le démontage et la réparation de l'embrayage (Fig. 1) sont bien décrits dans le manuel de réparation à partir de la page 158. Toutefois, la butée de débrayage n'y est pas abordée. C'est cette pièce qui doit absorber toute la force du ressort du disque d'embrayage lorsque l'embrayage débraye. Vous pouvez sentir l'importance de cette force lorsque vous essayez d'actionner le levier d'embrayage à la main. Et vous tirez toujours sur le bras le plus long du levier !

Une fois l'embrayage déposé (Fig. 2) et (Fig. 3), comme décrit dans le manuel, la butée de débrayage peut être déposée. Nettoyez d'abord l'extérieur de la butée avec de l'éther de pétrole et de l'air comprimé (dans cet ordre). En effet, outre la force importante que le roulement doit transmettre, il est également soumis à l'usure de l'embrayage. Si le roulement est propre, vous verrez un anneau d'arrêt à l'arrière (Fig. 4). Celui-ci est retiré avec précaution, nettoyé et mis de côté pour être réutilisé

(Fig. 5). La butée peut alors être démontée à l'aide de légers coups de marteau (en plastique !) (Fig. 6). Nettoyez à nouveau soigneusement toutes les pièces avec de l'éther de pétrole et de l'air comprimé. Le roulement à billes proprement dit est conçu de telle sorte que les bagues extérieure et intérieure, les billes et la cage ne peuvent pas être démontées. Le roulement sec peut maintenant être inspecté. Sous la pression de vos mains, il doit fonctionner en douceur et sans bruit de frottement.

Si l'écoulement pendant une période relativement longue lorsqu'on le fait tourner sans pression, il est en bon état. Si les roulements à billes sont poussés à sec, sans charge, il se produit un bourdonnement silencieux. En revanche, si l'on entend un bruit de cliquetis ou si l'on perçoit des "nids de poule" sur les surfaces de roulement, le palier lisse a atteint sa limite d'usure et doit être remplacé. L'écaillage de la gorge du jonc est également une raison de ne pas réutiliser le roulement. Si vous ne démontez pas la boîte de vitesses, vous ne pourrez plus accéder à la bague de déverrouillage ! Malheureusement, la n'est malheureusement disponible qu'en tant que pièce d'occasion.



1



2



3



4

La règle suivante s'applique donc : vérifiez d'abord la pièce usagée, puis achetez-la !

Ainsi, si notre roulement est toujours en ordre, le roulement de déblocage reçoit un nouveau remplissage de graisse. Pour faire pénétrer la nouvelle graisse entre les billes, une seringue jetable a fait ses preuves en tant que "mini-pistolet à graisse" (Fig. 7). Une bague de déverrouillage ainsi traitée est prête à être installée (figure 8) et est prête à parcourir de nombreux kilomètres sans souci. Et maintenant, la phrase récurrente : "Remontez les différentes pièces dans l'ordre inverse du démontage". Le jonc d'arrêt doit faire l'objet d'une attention particulière : il doit être placé exactement dans sa rainure et ne doit pas être desserré. Cela signifierait qu'il est déformé et qu'il n'a plus de précharge. C'est pourquoi il faut toujours manipuler les circlips avec précaution. Ne les ouvrez jamais avec la pince à circlips au point de les déformer de façon permanente ! Si c'est le cas, le remplacement est inévitable. Si vous souhaitez protéger le palier de déclenchement

lorsque le véhicule roule, laissez la position neutre engagée le moins longtemps possible. Dans cette position, le contacteur de point mort de la boîte de vitesses alimente la servovalve de l'embrayage automatique et l'embrayage se désengage lorsque la voiture tourne au ralenti.

L'embrayage automatique et l'embrayage se désengagent lorsque la voiture tourne au ralenti. Il est préférable d'enclencher le verrou de stationnement lorsque la voiture est à l'arrêt et que le moteur tourne, car l'embrayage ne se débrayera pas. Le réglage dynamique de l'allumage ou les passages à niveau fermés en permanence sont des exemples de ce type de situation.

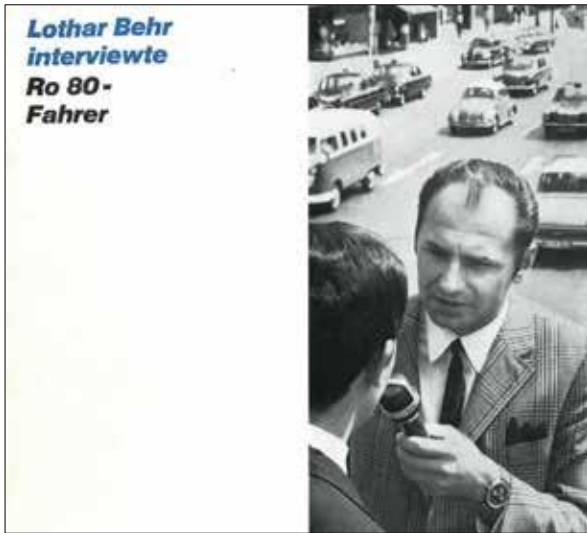
Photos : Thomas Günther



5



- 1 Démontage de la boîte de vitesses
- 2 Embrayage enlevé
- 3 Embrayage démonté
- 4 Position de l'anneau d'arrêt dans le palier de déclenchement
- 5 L'anneau d'arrêt retiré
- 6 La bague de déverrouillage dans ses différentes parties
- 7 Graissage des roulements nettoyés
- 8 Palier de déclenchement prêt à l'emploi



Entretien avec le conducteur de la Ro 80 La série

Par Heiko Rossnagel - Dans la série désormais bien établie "Dans ce numéro, le réalisateur nord-allemand Charley Dühlmeier et l'artiste et propriétaire de boîte de nuit Jens H. Brenke de Hanovre s'expriment. D'autres interviews suivront dans les prochains numéros.

Images : Scans - Andreas Meyer

Charley Dühlmeier

est directeur de télévision au Norddeutscher Rundfunk à Hanovre. Il est spécialisé dans les documentaires et les émissions de divertissement.

Pour Charley Dühlmeier, qui traite aussi régulièrement de véhicules à moteur en tant que réalisateur de télévision dans l'émission "Mit dem Auto unterwegs" ("Sur la route en voiture"), deux aspects ont été décisifs pour abandonner une voiture équipée d'un moteur à piston conventionnel et s'aventurer sur un nouveau terrain technique. Ses raisons : "J'ai été attiré par le moteur NSU Wankel à deux disques, et puis j'ai trouvé la forme de la carrosserie très pratique et originale !" Entre-temps, il a tellement apprécié la NSU Ro 80 que le deuxième modèle est déjà dans le garage, celui-ci ayant déjà 25 000 kilomètres au compteur. Et il l'aime tellement qu'il veut acheter une troisième Ro 80 dans un avenir proche. Il a déjà utilisé sa voiture à plusieurs reprises pour des émissions de télévision et la nouvelle s'est progressivement répandue à la station de radio NDR de Hanovre : Charley et sa NSU/ Wankel-Ro vont de pair ! En effet : "Pour un homme moderne qui a les deux pieds sur terre et ne tourne pas le dos aux inventions révolutionnaires qui ont fait leurs preuves, la NSU Ro 80 est faite sur mesure". C'est ce qu'affirme le réalisateur de télévision Charley Dühlmeier. Sa voiture "avale" en moyenne 14 à 16 litres et, selon Dühlmeier, c'est encore très économique pour son style de conduite.

Avec le ro80, je dispose d'une berline moderne et spacieuse, avec un grand rayon d'action grâce à son grand réservoir et un coffre très spacieux avec beaucoup d'espace pour tout ranger, et un service clientèle sur lequel on peut compter. Dühlmeier n'a d'ailleurs pas une grande expérience de l'entretien des NSU. Bien qu'il conduise déjà sa deuxième Ro 80, il n'a subi aucune réparation en dehors des inspections habituelles. Une fois, les vitres ont un peu tremblé. Mais cela a été réparé immédiatement. "Puisque nous parlons de réparations, je ne voulais pas cacher que les feux ne s'étaient pas allumés une seule fois. Mais ce n'était qu'un incident d'une minute. Qu'est-ce qui l'impressionne le plus dans la Ro 80 ? L'excellente tenue de route, la douceur déjà légendaire à haute vitesse, la vitesse de pointe élevée, l'énorme accélération et le confort de conduite que l'on ne trouve que dans les berlines de luxe. M. Dühlmeier souligne qu'il s'est déjà habitué à cette nouvelle expérience de conduite dans sa première Ro 80, dont il ne veut plus se passer. À l'exception d'un ami très conservateur, tout son cercle d'amis a été contaminé par son enthousiasme pour la Ro 80. J'ai encore une question à poser à M. Dühlmeier : "Qu'est-ce que cet ami a contre votre voiture ? Le directeur de la télévision plisse les yeux dans le soleil : "Il a passé du temps à l'arrière de la voiture lorsqu'il faisait très chaud et n'était pas entièrement satisfait de la ventilation. Il transpirait un peu !

Jens H. Brenke

Artiste de la radio, de la télévision et du disque, Jens H. Brenke est aussi connu à Hanovre que sa boîte de nuit, où il se produit en tant que chanteur et barman.

Jens H. Brenke se considère comme un individualiste, ce qui est particulièrement évident dans ses rencontres avec le monde qui l'entoure. C'est pourquoi il a été l'un des premiers automobilistes allemands à décider d'acheter une NSU Ro 80 sans scepticisme ni hésitation. Il ne l'a jamais regretté. "Vous pouvez constater à quel point j'apprécie ce véhicule en voyant que j'ai déjà la deuxième Ro 80 sur le pas de ma porte aujourd'hui. Neuf de ses propres voitures ont déjà rejoint l'écurie de l'artiste. La huitième était déjà la "grande voiture Wankel", comme la NSU Ro 80 est respectueusement appelée dans la langue vernaculaire. Brenke raconte avec sa désinvolture : "On m'a toujours demandé si j'étais satisfait de ce véhicule. Ma réponse était toujours la même : Pourquoi pensez-vous que j'ai déjà acheté ma deuxième NSU Ro 80 ? Brenke n'a pas grand-chose à dire sur le service clientèle de la NSU, car il ne l'a guère utilisé, hormis pour les inspections habituelles. Avec la première Ro 80, qu'il a achetée avec 40 000 kilomètres au compteur, les amortisseurs ont été remplacés une fois. Cela s'est fait en peu de temps. L'artiste, dont les disques humoristiques ont déjà connu une diffusion considérable, ne veut pas forcément qualifier la Ro 80 de "voiture idéale". Mais il a une voiture qui répond à beaucoup de ses idées idéales.

"J'aime la vie et je veux donc conduire une voiture sûre. J'entends par là des freins parfaits, une bonne tenue de route, une accélération rapide et une vitesse continue élevée. Après tout, je suis souvent sur la route dans ma voiture". Il s'est beaucoup impliqué dans la technologie de la NSU Ro 80. En particulier le système de freinage complexe. C'est pourquoi il a une confiance totale dans la fiabilité et l'effet de freinage. "Je me suis également habitué au fait que les freins grincent toujours un peu". Lorsqu'il le peut, Brenke appuie très fort sur la pédale d'accélérateur et se réjouit de ce tempérament. Une autre chose le fascine particulièrement : Le murmure du moteur à haut régime. "Au début, j'avais du mal à croire que l'on pouvait avoir une conversation tranquille à 170 kilomètres à l'heure. Il décrit la NSU Ro 80 comme une voiture économique. "Malgré mon style de conduite rapide, ma voiture ne consomme que 14 litres d'essence normale. Il est actuellement en train de convaincre ses amis des avantages de la NSU Ro 80, car ils sont encore quelque peu sceptiques à l'égard du véhicule. Résultat : un ami de la station de radio a été surpris par l'insensibilité de la voiture aux vents latéraux. Jens H. Brenke a encore un souhait pour les concepteurs de la NSU : il attend une voiture NSU Wankel avec trois disques. Cela doit faire une fusée !

Les trouvailles du coffre au trésor de Wankel

De Dankwart Eiermann, Gunter Olsowski (Introduction) - *L'année dernière, notre membre honoraire Dankwart Eiermann m'a remis un épais dossier intitulé "Felix Wankel" et d'autres documents pertinents pour notre nouveau bureau à Lindau. Au cours de sa carrière professionnelle à la TES de Lindau à partir de 1961, il a rassemblé de nombreux dossiers, documents, lettres et photos et les a classés dans ce dossier. Certains de ces documents ont déjà été publiés en 1996 sous le titre "From Dankwart Eiermann's photo album" dans le numéro 49 du magazine du club de l'époque, "Trochoide". Mais une grande partie est encore inconnue et donc d'autant plus précieuse. Dans la section "Le coffre au trésor de Wankel", nous présentons des objets historiques et des photos provenant de ce "coffre au trésor".*

En fouillant dans les dossiers que m'a remis Dankwart Eiermann, je suis tombé sur une lettre spéciale adressée en 1975 au ministre de l'époque, le Dr Hans Friderichs (ministre fédéral de l'économie de 1972 à 1975, FDP). L'auteur était la prétendue "Association libre des ingénieurs arabes". Une note manuscrite de Dankwart Eiermann a éveillé ma curiosité : "Franz Huf - Pamphlet après avoir été licencié par F. Wankel". J'ai demandé à Dankwart de m'écrire quelques lignes d'explication, ce qu'il a heureusement fait.

Lisez l'explication et la lettre originale.

Commentez l'article suivant de 1975 (par Dankwart Eiermann)

La société israélienne Savkel Ltd. a acquis une licence Wankel en 1969 et a produit un moteur Wankel refroidi par air, qui avait été développé à l'origine par Curtiss-Wright.

Ce moteur a ensuite été produit par la société américaine Wedtech et utilisé pour des applications

militaire dans le cadre de divers projets. Une assistance contractuelle de la société Wankel-R&D GmbH de Lindau a été convenue à cet effet.

Ce moteur était notamment connu pour son installation dans les véhicules Croco et Rhino (voir photos 1 et 2). Au début des années 1970, lorsque les sociétés Audi-NSU ont été rachetées par le groupe VW, l'Arabie saoudite et ses alliés ont dressé une "liste noire", sur laquelle figuraient les sociétés qui faisaient des affaires avec Israël. Ces entreprises devaient se voir refuser l'accès au marché arabe. En conséquence, VW a ordonné l'annulation de la licence Savkel. Voilà pour les faits.

De toute évidence, l'auteur de l'article suivant s'est servi de ces faits pour étayer ses affirmations absurdes.

l'auteur de l'article suivant a utilisé ces faits pour étayer ses affirmations absurdes.

Venons-en maintenant à l'auteur : Il s'agit de l'ancien professeur F. Huf, qui a travaillé à l'école publique d'ingénieurs de Constance et qui, à partir de là, a établi un contact avec Felix Wankel.



On ne sait pas comment Franz Huf est arrivé à son poste de professeur à Constance, mais ses collègues et ses étudiants l'appelaient "Adabei".

On ne sait pas comment Franz Huf est devenu professeur à Constance, mais ses collègues et ses étudiants l'appelaient le professeur "Adabei", car lorsqu'il rendait compte d'un événement ou d'un développement technique important, il ajoutait toujours : "Do war i adabei !" ("J'y étais aussi").

Lorsque le moteur Wankel fut connu à la fin de l'année 1950, F. Huf fut l'un des premiers à essayer d'établir un contact avec Felix Wankel. Il promit à Wankel qu'il trouverait des ingénieurs compétents pour le nouvel institut TES, car il y avait un besoin urgent. Je le sais parce que j'ai été l'un des premiers employés de la soi-disant "nouvelle TES" ! Il proposa également à Wankel d'écrire pour lui des articles sur le moteur Wankel, en utilisant bien sûr les documents de F. W. et en recevant une rémunération appropriée de la part de Felix Wankel. F. Huf devint ainsi un hôte fréquent de Felix Wankel, à qui il raconta le destin tragique de sa femme : d'origine juive, elle fut arrêtée par les nazis et emmenée dans un camp de concentration, où elle mourut ! Un jour, cependant, une femme se présenta avec sa fille à Wankel et expliqua qu'elle était l'épouse de F. Huf, qu'elle avait été abandonnée dans le IIIe Reich et qu'elle devait voir comment elle pourrait joindre les deux bouts malgré ses nombreux problèmes. Ce fut la fin des contacts avec Huf et il fut banni de Wankel.

Huf a ensuite tenté en vain de développer un moteur anti-Wankel. Par exemple, il a eu son

Il a demandé à des étudiants en ingénierie de construire une variante KA (à partir du livre de la division Wankel) et a tenté en vain de la proposer à l'entreprise ZF. Cette tentative, comme toutes les autres, a échoué. Comme toutes ses tentatives dans le domaine des nouveaux pistons rotatifs ont été totalement infructueuses, il a manifestement essayé de dénigrer Felix Wankel et son moteur dans sa frustration. La brochure du 13 mars 1975 doit être lue dans cette optique afin de comprendre les déclarations complètement absurdes et haineuses.

20.10.2023 - Dankwart Eiermann

Photos : Archives
Dankwart Eiermann



ASSOCIATION LIBRE DES INGENIEURS ARABES
 FREE ASSOCIATION OF ARABIAN ENGINEERS
 FREE ASSOCIATION OF ARABIAN ENGINEERS
 CH - 1211 - GENEVE

Votre Excellence, Monsieur le Ministre fédéral
 Dr Hans Friderichs
 D-53-BONN-Duisdorf
 Villemombler Straße 74-78.
 République fédérale d'Allemagne

Reproductions autorisées.

2e rapport de presse

Genève, le 13 mars 1975.
 (version allemande)

Objet : Allégation de boycott d'une organisation arabe à l'encontre de Volkswagonwerk à Wolfsburg et d'Audi NSU à Neckarsulm.

Le "Frankfurter Allgemeine Zeitung" a publié un article avec le code "Wg.HANNOVER, 3 March" à la page 9, c'est-à-dire dans la section affaires, de son n° 53 du mardi 4 mars 1975, faisant état d'un "boycott présumé de l'organisation arabe du Caire" contre l'usine VW en République Fédérale d'Allemagne.

Des recherches immédiates et approfondies au Caire ont révélé les faits suivants.

Cette nouvelle provient de Lindau, sur le lac de Constance, et a été lancée par Wankel GmbH et diffusée par des détours habiles comme si elle provenait du Caire, du côté arabe

En outre, nous avons appris directement du Caire que personne n'envisage d'utiliser les accords de licence allemands avec une entreprise israélienne, par exemple SAVKEL, comme prétexte à un boycott.

Nous avons publié notre avis technique sur le sujet du "WANKEL-MOTOR" en détail dans notre bulletin d'information (21 avril 1974) à l'occasion de la Foire de Hanovre 1974, et rien n'a changé depuis.

Nous pouvons cependant ajouter qu'entre-temps, nous avons effectué des recherches approfondies sur l'ensemble du sujet du "WANKEL-MOTOR". Nous aimerions publier ici quelques points.

Le personnage central Felix Wankel, né le 3 août 1902 à Lahr (Baden), fils d'un ouvrier forestier. A fréquenté l'école primaire. Il n'y a pas de preuve d'une scolarisation ultérieure, en particulier pas d'Abitur dans un lycée humaniste à Heidelberg. L'apprentissage de libraire est annulé. Passionné, il trouve des soutiens financiers fidèles sous le régime nazi. Le ministère de l'aviation du Reich (Reichsluftfahrtministerium RLM) finance un atelier expérimental à Lindau, au bord du lac de Constance, ainsi que la construction d'un avion de chasse.

émet une commande d'essai pour la conversion d'un moteur d'avion Daimler-Benz de type 601, en remplaçant la commande des soupapes par des soupapes rotatives. Ce moteur est non seulement moins puissant que le moteur de série, mais il consomme également plus de carburant, mais l'ami de Wankel, W.D. Bensiger, décourage le RLM. Le protégé nazi de haut rang avec un faible numéro de parti NSDAP est immédiatement arrêté par les Français en 1945 et ses ateliers d'essai WVW = Wankel sont fermés. Il est libéré après une courte période d'emprisonnement ! Il bricole un vieux moteur rotatif, qui devait être construit en commun avec BMW, mais doit y renoncer en raison de l'échec total du projet.

Grâce à l'entremise de l'ancien secrétaire d'État de la NS, Keppler, et d'autres personnes, un lien est établi avec l'ancien capitaine de corvette et ingénieur Ernst Höppner, qui a développé un nouveau type de moteur à piston rotatif. L'idée de Höppner était basée sur l'association d'une courbe de rein et d'une courbe d'enveloppe intérieure, grâce à laquelle Höppner a découvert l'échange de gaz. Wankel propose à Höppner une participation et dépose avec lui une demande de brevet originale. F. Wankel apparaît ainsi soudainement comme l'un des deux inventeurs, bien que l'idée de base soit uniquement due à E. Höppner. À l'époque, Wankel n'avait aucune idée des trochoïdes, mais il a reconnu l'énorme valeur de l'invention de Höppner avec l'instinct d'un amateur. Le confiant E. Höppner devient plus tard l'employé de F. Wankel et de plus en plus de gens ne parlent que du moteur Wankel, bien que l'aimable Höppner travaille toujours pour F. Wankel. La coopération avec l'usine de moteurs NSU de Neckarsulm, qui connaît déjà des problèmes de vente, est couronnée de succès et, une fois de plus, c'est E. Höppner seul qui réalise les premières conceptions de base. En tant que force motrice et tacticien cohérent, l'astucieux Wankel veille à ce que l'accord de coopération avec NSU ne donne plus que l'impression d'un moteur Wankel NSU.

Höppner n'est plus qu'un employé à qui l'on fait miroiter quelques dizaines de milliers de DM et qui est même renvoyé de force de Wankel GmbH vers 1967.

L'ingénieur diplômé Ernst Höppner meurt d'un cancer le 27 septembre. Ernst Höppner meurt d'un cancer le 27 novembre 1967 à Lindau. F. Wankel n'assiste même pas aux funérailles. Entre-temps, le nouveau moteur a démarré grâce aux seules compétences des concepteurs de la NSU. Il n'a pas de masses alternatives et fonctionne comme un moteur électrique. Le mérite en revient principalement au Dr W. Froede et à son équipe. Son seul défaut est sa consommation de carburant, spécifiquement énorme. Il y a également eu quelques problèmes techniques initiaux. Par exemple, la formation de bavures à l'intérieur du carter, c'est-à-dire dans la paroi intérieure trochoïdale.

Néanmoins, la naissance du premier moteur à piston rotatif en fonctionnement à la NSU est un succès. F. Wankel, force motrice constante, travaille sans relâche pour se présenter comme le grand inventeur et est soutenu dans cette entreprise par son ingénieur partenaire commercial Ernst Hutzenlaub. Des accords sont conclus avec la NSU pour que celle-ci reçoive 60 % des recettes escomptées et que F. Wankel et Ernst Hutzenlaub reçoivent chacun 20 %. Le groupe Hutzenlaub-Wankel a un droit de regard de 50 % sur tous les contrats conclus. Hutzenlaub est le seul représentant externe.

Hutzenlaub a développé des activités de vente à l'échelle mondiale par le biais de licences NSU Wankel. Grâce à une campagne publicitaire tout aussi habile et à une équipe de relations publiques exceptionnelle, l'unique vendeur Ernst Hutzenlaub a pu former une couronne de superlatifs autour du moteur Wankel.

L'autodidacte rusé Felix Wankel a non seulement complété la domination mondiale de ce premier moteur rotatif à combustion interne par des histoires de succès toujours nouvelles et fantastiques sur de prétendus miracles techniques, mais il a aussi très habilement et constamment bluffé la presse mondiale par le biais de traités de presse achetés.

Chaque motoriste était systématiquement poussé à conclure des contrats et les négociations étaient menées avec une telle habileté que l'absence de conclusion d'une option ou même d'un accord de licence était assimilée à une hostilité au progrès et à un retard intellectuel.

Les adresses des nouveaux adeptes ont été publiées à plusieurs reprises et complétées par les progrès supplémentaires allégués par ces détenteurs de licence.

Il n'y a qu'une chose que l'inventeur jongleur Felix Wankel et tous ses disciples conscients ou inconscients n'ont pas pu inventer : un convertisseur d'énergie à haute compression et tout aussi efficace, qu'il s'agisse d'un moteur à gaz ordinaire (appelé moteur à essence en Allemagne) ou même d'un moteur diesel.

Dans le cas du moteur diesel, des accords d'option et de licence ont d'abord été délivrés en masse à tous les fabricants allemands de moteurs diesel de bonne foi et soigneusement interdits par des clauses de blocage astucieuses afin que les entreprises capturées ne puissent rien voir d'autre. Les fidèles ont été pris au piège, par exemple chez Daimler-Benz, feu le directeur Dipl. Ing. Wolf-Dieter Bensinger, qui est même devenu professeur à l'université technique de Stuttgart peu avant sa mort. Aucun moteur de série n'a jamais été construit chez DB !

Lorsque la diésélisation en Allemagne n'a pas abouti, la célèbre société Rolls-Royce a été rachetée dans le cadre d'un plan de financement public astucieux et une tentative a été faite pour parvenir à l'absence totale de compression élevée grâce à un système à deux étages. Le résultat fut également nul !

Ce n'est qu'à ce moment-là que l'on s'est rendu compte que la combinaison des courbes géométriques de base sélectionnées, en l'occurrence la courbe rénale comme limite intérieure du carter et les courbes de l'enveloppe intérieure comme forme du piston, n'était pas appropriée. Le concept de base d'Ernst Höppner, qui a été transformé en une véritable pluie d'or par l'amateur Felix Wankel et le génie de la vente Ernst Hutzenlaub pendant deux décennies, n'est absolument pas adapté à un moteur à combustion interne.

Qu'il s'agisse d'un moteur à gaz ou à essence à faible compression ou d'une simple pompe à essence ne change rien à l'affaire. Tous les modèles de pompes construits jusqu'à présent, notamment par la société Borsig à Berlin, ont complètement échoué.

La pénurie mondiale d'essence de la fin de l'année 1973 a entraîné la désillusion des adeptes du Wankel, même les plus aguerris.

Le mercredi 24 octobre 1973, le Frankfurter Allgemeine Zeitung publie en page 35 un article intitulé "Wankelherz und Säuferseele" (cœur de Wankel et âme d'ivrogne).

Un moteur rotatif sophistiqué mais incroyablement assoiffé en provenance du Japon.

Il s'agit de la petite voiture Mazda RX-3. Cet essai a révélé l'ignoble brutalité avec laquelle les seuls grands gagnants Felix Wankel et Ernst Hutzenlaub ont fait des affaires jusqu'à aujourd'hui.

Ces deux contemporains étaient et sont toujours totalement indifférents aux soucis de carburant ou même au gaspillage des matières premières. Seulement s'ils gagnent.

Le fait que, pour chaque moteur Wankel, le carburant sorte à l'arrière presque sans problème sous forme de vapeur d'essence n'a pas dérangé le moins du monde les surnois bénéficiaires de Lindau. La nécessité faisant loi, un système de décontamination des gaz d'échappement a été installé sur le pot d'échappement. Désormais, le carburant inutilisé derrière le moteur est gaspillé par un dispositif de postcombustion, aux frais du pauvre propriétaire de la voiture !

La question de savoir s'il s'agit d'un gaspillage de pétrole brut ne présente aucun intérêt, car cette méthode peu scrupuleuse est aujourd'hui devenue courante aux États-Unis, avec des références hypocrites aux gaz d'échappement terriblement toxiques.

Personne ne pensait à de meilleurs moteurs avec un rendement effectif plus élevé et donc sans les émissions de CO et de CH dans les gaz d'échappement qui sont actuellement gênantes. Pour Wankel, ce développement a d'abord été une bouée de sauvetage.

Ensuite, l'augmentation considérable du prix des carburants a fait prendre conscience, même aux conducteurs les plus simples, qu'une voiture n'est intéressante que si elle reste économique. Ni l'AUDI-NSU-RO-80 ni la Mazda RX-3 ne sont aussi économiques que la voiture à piston la moins chère.

L'exagération typique des Wankel, selon laquelle ces voitures ont de terribles secousses et un méchant mécanisme de marteau = l'entraînement des soupapes, ne présente aucun intérêt pour les conducteurs.

Le fait que toutes les voitures Wankel doivent également être équipées d'un système de postcombustion des gaz d'échappement, dont l'entretien permanent coûte non seulement beaucoup de temps mais aussi beaucoup d'argent tous les 1000 kilomètres, est dissimulé de manière éhontée. Selon le maître de l'astuce, ce système et son entretien sont appelés "entretien du système de contrôle des émissions".

Le petit groupe de bénéficiaires autour de F. Wankel ne parle pas de la matière première inutilement gaspillée et jamais récupérable qu'est le "pétrole brut". Principe : "Tout ce qui peut nuire est banalisé sans limite et tout ce qui peut être bon, aussi insignifiant soit-il, est glorifié sans limite au même titre qu'un progrès technique unique.

Un chapitre particulier de la vie de ce dictateur brutal des pistons rotatifs, F. Wankel, fait l'objet de développements concurrentiels. On se souvient des essais dans Der Spiegel, lancés directement par Wankel et sa clique.

Cependant, le fait que ce groupe servile de Wankel ait le culot de vouloir utiliser la tragédie de l'humanité au Moyen-Orient pour faire chanter AUDI-NSU montre toute la dépravation de ces soi-disant plus grands inventeurs et vendeurs de licences les plus ingénieux.

Nous, ingénieurs arabes, ne sommes pas disposés à nous laisser convaincre de boycotter un pays, et certainement pas l'Allemagne. Pour nous et tous les autres êtres humains honnêtes, l'Allemagne reste le pays des inventeurs, des poètes et des penseurs ingénieux, mais malheureusement aussi le pays des béni-oui-oui les plus crédules lorsqu'il s'agit d'autres choses, comme la technologie. Nulle part ailleurs qu'en Allemagne, il n'est aussi facile de créer de la culpabilité et de feindre les terribles conséquences de cette prétendue culpabilité. "Le probablement demi-pôle F. Wankel sait que ses compatriotes et ses compagnons de route ont maintenant essayé d'effrayer la direction de VW par l'intermédiaire des méchants Arabes. C'est la vérole de ces journaux internationaux que Wolfsburg soit également dans le rouge. Il était clair depuis longtemps que la production de la RO-80 à l'usine de Neckarsulm ne laisserait que des chiffres rouges dans les résultats. La pluie d'or initiale provenant de l'escroquerie aux options et aux droits de licence s'est lentement tarie. Il n'y a jamais eu et il ne pourra jamais y avoir de véritable profit sur la vente des voitures RO-80. Le moteur de la voiture est tout simplement trop mauvais - il ne convertit pas l'essence en kilomètres de route, mais transforme le carburant en nuages de vapeur d'essence inutilement gaspillés derrière la voiture.

Nous, ingénieurs arabes, avons annoncé tous ces faits dans notre communiqué de presse du 21 avril 1974 à l'occasion de la Foire de Hanovre. Malheureusement, la presse mondiale, par ailleurs si attentive, est restée honteusement silencieuse.

Le Frankfurter Allgemeine nous apprend aujourd'hui que le nombre de personnes stupides et séduites ne cesse de croître. Le trio rusé Wankel-Hutzenlaub-Curtiss a réussi à s'emparer de la plus grande entreprise automobile du monde, General Motors.

Cette fois-ci, nous, les ingénieurs arabes, ne resterons pas silencieux. Nous partageons la responsabilité de l'utilisation judicieuse de la matière première "pétrole brut" en raison des gisements très importants dans nos pays arabes.

Ici, la presse n'est pas muselée par le dictateur F. Wankel et on ne craint aucune menace. Nous sommes déterminés à empêcher tout gaspillage de la matière première vitale qu'est le pétrole par tous les moyens connus de nous, Arabes libres.

F. Wankel et Ernst Hutzenlaub ne nous trompent pas lorsque ces deux contemporains déclarent qu'ils ont tout vendu à Lonrho Ltd. et qu'ils n'ont plus rien à voir avec la société Wankel GmbH depuis 1971.

Ils peuvent raconter ce conte de fées au ministre des finances de la République fédérale d'Allemagne et s'en servir pour échapper à l'impôt - seuls les faits s'appliquent ici. Lonrho appartient au duo Wankel-Hutzenlaub, le fisc allemand le sait-il ?

Il va sans dire que ce communiqué de presse n'a pas pour but de menacer GM ou qui que ce soit d'autre, ni d'annoncer un boycott. Nous devons mettre en garde à temps contre les évolutions indésirables. Nous voulons aussi un moteur à combustion qui fonctionne bien, mais jamais un gaspilleur de carburant.

Si les Allemands, et en particulier les habitants de Neckarsulm, se plaignent aujourd'hui qu'aucune voiture ne peut être vendue, ce n'est pas le résultat d'un boycott, mais simplement le fait que l'AUDI NSU-R0-80, avec son moteur qui gaspille l'essence, n'est plus achetée. Elle est trop chère et trop mauvaise pour ce qu'elle peut faire. Son prix de revente est également très bas. L'Allemagne, en tant que centre de nombreuses inventions toujours nouvelles, devrait développer un moteur à piston rotatif économique sans l'influence d'un autocrate égocentrique, Felix Wankel, mais tout simplement et modestement, un moteur économique.

L'agitation constante autour de cette invention soi-disant géniale et les références tout aussi constantes à celle-ci dans les revues spécialisées allemandes, en particulier dans le vieux magazine MTZ, ne sont pas seulement indignes, mais constituent un nouveau culte de la personnalité, cette fois encore plus méprisable, autour d'un jongleur et jamais autour d'un grand inventeur allemand.

Une personne qui était hier un grand dignitaire nazi et qui déclare aujourd'hui : "Je vote pour Willi Brandt" et une personne qui revendique des inventions qu'elle n'a jamais faites elle-même, mais qui accepte même un doctorat honorifique de l'université technique de Munich pour cela, c'est faux.

On ne peut pas associer une usine automobile à de telles personnes, pour le meilleur ou pour le pire, et essayer ensuite de rejeter la responsabilité sur les Arabes.

La direction de l'usine AUDI-NSU doit avoir le courage de dire la vérité, quitte à admettre l'échec des anciens patrons. De même, le maire de Neckarsulm et le ministre des finances, ainsi que toutes les autres personnes responsables en Allemagne, doivent enfin dire comment ils ont pu vendre de moins en moins de voitures AUDI-NSU-R0-80 et publier immédiatement les chiffres de vente réels.

Ce moteur, ou plutôt son système de conception de base, est si lamentablement mauvais qu'il a totalement échoué, même en tant que moteur de modèle réduit. L'entreprise souabe Graupner à Kirchheim-Teck peut publier de nouveaux chiffres de vente à ce sujet. Il y a suffisamment d'inventeurs honnêtes et modestes en Allemagne qui peuvent développer un moteur à piston rotatif économique et qui n'ont pas besoin de raconter au monde entier des contes de fées sur le grand inventeur Felix Wankel tous les jours dans des articles de journaux et de magazines.

Il s'agit du chapitre "NSU-Wankel-Moter", ou la fin d'une légende mondiale.

Le salon de l'automobile de Genève : Ici aussi, malheureusement, à côté de nombreux véhicules nouveaux et cette fois-ci en bonne santé, comme la Peugeot 604 et la Renault 30, la société japonaise M A Z D A a fait une tentative incroyable pour proposer la RX-3. Les Japonais, avec leur ténacité caractéristique, ont à nouveau proposé le moteur Wankel, bien que le journal allemand FAZ du 24 octobre 1973, à la page 35, ait qualifié en détail cette voiture de gaspillage illimité de pétrole et d'escamotage sans scrupules dans l'article "Wankelherz und Säuferseele" (cœur de Wankel et âme d'ivrogne) mentionné au début de l'article.

MAZDA est une fois de plus invitée à ne pas agir contre la conscience du monde. Le pétrole est encore extrait en abondance dans toutes les régions du monde, mais pour combien de temps encore ?

Le Japon dépend exclusivement de l'importation de matières premières étrangères. Il doit donc être particulièrement conscient qu'un gaspillage délibéré de matières premières ne peut être accepté à long terme par le reste du monde.

Nous lançons ici un appel solennel au noble esprit de samouraï de tous les Japonais honnêtes et au gouvernement japonais : construisez quelque chose de mieux, comme le moteur Wankel !

Les ingénieurs japonais ont prouvé qu'ils pouvaient construire les meilleurs appareils photo, et ce sont les chantiers navals japonais qui ont construit le supertanker, construisez aussi des moteurs à combustion interne économiques !

Enfin, nous renvoyons à nos communiqués de presse dans la presse mondiale sur les thèmes actuels de "l'industrie de l'énergie".

Il n'est pas nécessaire de souligner que nous soutenons pleinement les souhaits du gouvernement américain de réduire la consommation de pétrole de 40 % à l'échelle mondiale.

40% de réduction de la consommation de pétrole au niveau mondial.

Le salon de l'automobile de Genève de cette année n'a pas encore révélé cette tendance. Le salon de l'automobile de Genève de cette année n'a pas encore révélé cette tendance. Mais nous espérons que les hommes d'État responsables feront preuve de bon sens. Nous attendons des lois économiques strictes dans tous les états culturels, à commencer par la matière première "OIL" et le recyclage judicieux de tous les déchets.

Genève, 13 mars 1975.

A.L.I.A.

Rapport d'essai Mazda MX-30 e-Skyactive R-EV

De Roland Hildebrandt (WWW.Motor1.com) - Felix Wankel n'était pas du genre à garder ses opinions pour lui. Sa déclaration est devenue célèbre lorsque NSU a transformé son concept de moteur original en moteur à piston rotatif, qui a conquis le monde des millions de fois. Wankel a décrit cette transformation cinématique de son idée en ces termes : "Vous avez transformé mon cheval de course en cheval de labour". Le PDG de la NSU, von Heydekampf, a répliqué : "Si seulement nous avions déjà la charrue ! "Si seulement nous avions déjà le cheval de labour !". Mais si l'écurie a évolué de manière fascinante au fil des décennies (du NSU/Wankel Spider à la Ro 80 et de la Mazda RX-7 à la RX-8), les problèmes ont été tout aussi variés : Bandes d'étanchéité, durabilité (deux problèmes résolus par la suite), consommation élevée de carburant et d'huile et nécessité d'une fabrication précise sur des chaînes de production internes. En bref : fascinant, mais économiquement discutable. C'est ainsi que la Mazda RX-8 a été la dernière voiture à être équipée d'un moteur Wankel. Jusqu'à aujourd'hui. Car ce moteur présente un avantage indéniable. Il est compact. Un cheval miniature, en quelque sorte, pour accompagner l'introduction. Aujourd'hui, ils ont

a fabriqué un nouveau moteur à Hiroshima, appelé 8C, à partir du Renesis Wankel de la RX-8.

Une tranche de Wankel, s'il vous plaît !

Il s'agit d'un moteur à piston rotatif monodisque de conception nouvelle, doté d'une chambre de combustion de 830 cm³. Il a une puissance maximale de 55 kW/75 ch et fonctionne avec une injection directe de carburant et un taux de compression élevé de 11,9:1, deux facteurs qui améliorent considérablement l'efficacité du moteur, selon Mazda.

En outre, de nombreuses mesures ont été mises en œuvre pour réduire les pertes par frottement. Un système de recirculation des gaz d'échappement (EGR) est également utilisé pour accroître encore l'efficacité. Les gaz d'échappement sont presque entièrement débarrassés des polluants gazeux et solides grâce à un convertisseur catalytique à trois voies réglementé et à un filtre à particules situé derrière lui. Par conséquent, le véhicule satisfait aisément à la norme d'émissions Euro 6d-ISC-FCM la plus stricte actuellement, y compris le test d'émissions réelles (RDE) sur la route.

Avec un rayon de rotor de 120 mm (la courbe trochoïdale du mouvement du rotor) et une largeur de rotor de 76 mm, le système compact de la



Cette conception permet de placer le moteur rotatif dans le compartiment moteur, en rangée avec le moteur électrique, le moteur et le générateur. Avec une largeur totale de moins de 840 mm, cette unité s'intègre dans la même structure de carrosserie que la Mazda MX-30 tout électrique. Attendez un peu !

MX-30 ? Entièrement électrique ? Tout à fait. Le moteur Wankel devient un cheval de labour bien sage et sert de prolongateur d'autonomie dans une voiture électrique. Dans la Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV, comme le suggère le nom officiel assez long, la batterie a été réduite de 35,5 à 17,8 kWh. Dans le même temps, le moteur à combustion rotatif a été remplacé par un réservoir de 50 litres. Cela fait du MX-30 (130 kg de plus) un hybride rechargeable de série R-EV. Le moteur Wankel n'entraîne pas directement les roues, mais génère de l'énergie électrique en tant que générateur.

Intérieur et espace

Alors que la MX-30, entièrement électrique, s'arrêtait à 200 kilomètres, la R-EV va beaucoup plus loin. 85 kilomètres en mode électrique, mais jusqu'à 680 kilomètres au total. Nous avons commencé notre essai avec un niveau de charge de la batterie de 92 % et une autonomie totale d'un peu plus de 600 kilomètres.

Trois modes de fonctionnement sont proposés : "Charge" permet de sélectionner un niveau de charge de la batterie en dessous duquel la batterie ne doit pas descendre. Le mode "EV" permet de rouler en mode électrique jusqu'à zéro. En mode "Normal", le moteur Wankel commence à fonctionner lorsqu'il reste environ 40 % d'énergie dans la batterie. Cela semble compliqué, mais ce n'est pas le cas dans la vie de tous les jours. Jetons d'abord un coup d'œil à l'intérieur de la MX-30 R-EV, qui mesure 4,39 mètres de long. Les portes de style RX-8 qui s'ouvrent dans des directions opposées sont frappantes.

L'accès à l'arrière n'est cependant pas encore très confortable et l'espace disponible à cet endroit est généralement assez gérable. Point positif : les portes avant s'ouvrent à un angle de presque 90 degrés. A l'avant, en revanche, on s'installe confortablement et on découvre un tableau de bord soigné, avec un mélange réussi de tissus, de cuir, de chrome et de liège. Mazda a judicieusement opté pour des instruments classiques et de nombreux boutons réels ; la commande rotative/poussoir sur la console centrale rappelle l'époque heureuse de BMW.

Comment se conduit-il ?

Allez, on y va ! Bravo, Wankel ! Gâteau soufflé. Au début, on n'entend rien. Mais lorsque la batterie est suffisamment déchargée ou que l'on donne un coup de pied dans le moteur, on n'entend plus rien.



à plein régime. Le voilà enfin, le piston qui tourne est enfin là, avec un petit symbole Wankel à côté du compteur de vitesse. On l'entend, mais pas de manière ostentatoire. Légèrement grincheux, le bruit rappelle celui d'un ventilateur de salle de bains. Au plus tard à grande vitesse sur l'autoroute, le bruit du vent éclipse le son Wankel en arrière-plan. Ne nous méprenons pas : le silence règne toujours dans la MX-30 R-EV, mais il s'arrête à la vitesse 144. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette note quelque peu ronronnante : deux disques auraient un meilleur équilibre des masses. En outre, l'unique disque de la 8C tourne dans une fenêtre de vitesse constante pour maintenir la consommation de carburant dans les limites. Couple maximal de 117 Nm à 4 000 tr/min, puissance maximale à 4 500 tr/min. Nous avons préféré la puissance délivrée par la Mazda à celle des modèles PHEV de Toyota, qui ne parviennent jamais à se débarrasser complètement de l'effet "élastique" dû à leurs transmissions CVT. La MX-30 R-EV avance avec peu de vibrations, grâce à une direction bien équilibrée. La suspension est également bien réglée, bien qu'un peu plus ferme. La récupération est possible en plusieurs étapes, dont la plus élevée ne permet pas d'obtenir un résultat satisfaisant.

Conduite à une pédale, mais les retards sont encore agréables.

Consommation et prix

Un mot sur la puissance de charge via le CCS : nous avons atteint 27 à 33 kW. Ce n'est pas fameux, mais c'est suffisant pour faire passer la petite batterie de 40 à 80 % en dix bonnes minutes. Mais cette voiture n'a pas peur de l'autonomie. Notre parcours d'essai a été de deux fois 100 kilomètres environ, avec des routes de campagne, un peu d'autoroute et un peu de ville.

À destination, la batterie affichait encore 48 %, la consommation d'énergie se situait entre 14,2 et 14,7 kWh selon l'ordinateur de bord, et la consommation d'essence se situait entre 4,0 et 5,2 litres.

Et quel sera le prix de la nouvelle voiture Wankel sur le marché allemand à partir de novembre 2023 ?

35.990 euros pour la version de base appelée Prime Line. L'équipement est déjà très bon et comprend des jantes en aluminium de 18 pouces, une climatisation automatique à deux zones, un système de navigation par satellite, une caméra de recul, des phares à LED et un affichage tête haute. Dommage : les sièges chauffants ne sont disponibles qu'à partir de la version "Advantage" pour 38.490 euros, mais une prise 230 V dans le coffre est également incluse.



avec une puissance allant jusqu'à 1 500 W et d'autres options de série. Le R-EV ne peut actuellement bénéficier que de subventions publiques sous la forme d'une réduction de la taxe sur les véhicules de société. Qu'est-ce qui pourrait être considéré comme de la concurrence ? Techniquement, la Mazda est unique, mais en termes de PHEV, il y a par exemple le Kia Niro. Coût : à partir de 38 690 euros. Il y a donc de bonnes chances que l'objectif de 650 MX-30 R-EV pour 2023 en Allemagne et de 2 500 unités en 2024 puisse être atteint.

Conclusion : 8/10

Mazda n'est pas une marque grand public. C'est ce qu'ils disent eux-mêmes. Et en effet, il faut d'abord avoir l'idée d'un hybride rechargeable Wankel. Mais la réalisation est vraiment réussie. La MX-30 R-EV aurait-elle plu à Felix Wankel ? De son vivant, il tenait les ingénieurs de Mazda en haute estime. Il se féliciterait probablement d'une telle mobilité tranquille et innovante. L'essentiel il y a enfin du sang neuf dans l'écurie.

Photos : Service de presse de Mazda





Données techniques

Caractéristiques techniques Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV*	
	Mazda MX-30 e-SKYACTIV R-EV
Type de corps	Berline, carrosserie Skyactiv autoportante, carrosserie tout acier avec quatre portes (système de portes Freestyle) et hayon
Matériel disponible	PRIME-LINE, EXCEUSIVE-1,INE, MAKOTO, ADVANTAGE, EDITION R
Nombre de sièges	5
Type d'entraînement	Moteur hybride rechargeable de série Mazda e-Skyactiv R-EV avec moteur synchrone à courant alternatif, moteur à pistons rotatifs, générateur et batterie
Puissance max. Puissance (kW / PS)	125 / 170
A 1 /min	9.000
Puissance continue 30 minutes (kW / PS)	60 / 82
Couple max. Couple (Nm)	260
A 1 /min	0 - 4.481
Puissance maximale de récupération (kW)	pas encore disponible
Capacité de la batterie (kWh)	17,8
Tension de la batterie (V)	355
Poids de la batterie (kg)	188
Chargement de la batterie	Chargement DC par connexion CCS Chargement en courant alternatif (triphase) par connexion de type 2, puissance de
Temps de charge de la batterie DC (charge rapide ; à 25° C batterie / température ambiante)	État de charge 20-80 % : en 25 min' à une station de charge rapide DC d'au moins 36 kW
Temps de charge de la batterie AC	État de charge 0-100 % : 1 h 30 min' à la station de charge CA/boîte murale triphasée d'au moins 11
Moteur à combustion interne	Moteur à piston rotatif monodisque avec carters latéraux en aluminium
Volume de la chambre (cm')	830
Dimensions trochoïdes : e : Excentricité ; R : courbe trochoïdale ; b : boîtier large du rotor (mm)	e : 17,5 ; R 120 ; b : 76
Puissance max. Puissance (kW / PS)	55 / 75
A 1 /min	4.500
Couple max. Couple (Nm)	117
Avec 1/mIn	4.000
Taux de compression	11,9:1
Préparation du mélange	Injection directe d'essence
Contrôle de l'entrée et de la sortie	Deux ouvertures d'entrée latérales, deux ouvertures de sortie latérales
Système d'épuration des gaz d'échappement	Convertisseur catalytique à trois voies contrôlé, recirculation des gaz d'échappement contrôlée électroniquement, filtre à particules pour l'essence, système OBD
Suspension des roues avant	Châssis Skyactiv avec triangulation inférieure, jambes de force MacPherson, barre antiroulis
Suspension des roues arrière	Châssis Skyactiv avec essieu arrière à poutre de torsion, stabilisation latérale par profil de torsion
Rapport d'engrenage moteur-essieu moteur	11,236
Conduire	Traction avant avec moteur synchrone à courant alternatif avec contrôle
Taille de la jante	7.0Jx18
Taille des pneus	215/55 R18
Système de freinage	Avant : Freins à disque à ventilation interne arrière : freins à disque Commande de freinage par câble avec récupération réglable, Assistance électronique au freinage, ABS électronique avec répartition de la force de
Diamètre du disque de frein	326 0 mm avant 303 0 mm arrière
Système de direction	Direction à crémaillère avec assistance électrique en fonction de la vitesse

Mazda ICONIC SP avec entraînement électrique et moteur rotatif à deux disques



Par Mazda Press Service - Une voiture de sport compacte pour une nouvelle ère : Mazda a dévoilé la MAZDA ICONIC SP lors du Japan Mobility Show 2023. Ce concept car associe un moteur rotatif à double disque à une plate-forme de véhicule électrique, une évolution de l'approche récemment introduite par la société avec la nouvelle Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV.

Tout comme la Mazda MX-5 2024, également présentée au salon, la MAZDA ICONIC SP incarne l'effort continu de l'entreprise pour développer des produits qui répondent à l'amour des voitures et de la conduite. Le centre de gravité bas de la MAZDA ICONIC SP garantit d'excellentes caractéristiques de conduite. Le moteur rotatif léger et compact a été intégré au centre du véhicule, ce qui lui confère des proportions uniques avec un capot particulièrement plat.

Le système EV à moteur rotatif à deux disques présenté est un système d'entraînement hautement évolutif avec une disposition flexible. En outre, le moteur rotatif offre les avantages suivants

la capacité d'utiliser une variété de carburants différents, y compris l'hydrogène vert ou d'autres carburants liquides neutres en carbone. Ce système est donc une technologie Mazda unique en son genre, idéale pour les voitures de sport. Et lorsque la batterie est rechargée avec de l'électricité provenant de sources renouvelables, il est possible de rouler sans émission de CO2.

"Nous aimons la Mazda MX-5, le monde entier aime la MX-5, et nous voulons préserver le plaisir de conduire que ce modèle incarne à l'ère de l'électrification", a déclaré Masahiro Moro, président-directeur général de Mazda, lors de la présentation de la voiture conceptuelle au Japan Mobility Show de Tokyo. "Le groupe motopropulseur EV de la MAZDA ICONIC SP, avec son moteur rotatif à deux disques entraînant un générateur, est la solution dont nous rêvons. Un rêve que nous nous efforcerons de réaliser. Mazda construira toujours des véhicules qui rappelleront aux gens que les voitures apportent une joie pure et sont un élément indispensable de leur vie."



Vidéo de la présentation de la Mazda Iconic SP au Japan Mobility Show (anciennement Tokyo Motor Show). Scannez le code QR à l'aide d'un appareil mobile ou rendez-vous sur www.youtube.com à la suite de Terme de recherche entrer : "Première mondiale de la nouvelle MAZDA ICONIC SP - La nouvelle génération de Miata MX-5"

MAZDA ICONIC SP* - Données techniques :

Longueur / largeur / hauteur (mm)	4.180 / 1.850 / 1.150
Empattement (mm)	2.590
Poids (kg)	1.450
Puissance (kW/hp)	272/370
Rapport puissance/poids (kg/ch)	3,9

*=Véhicule conceptuel - non commercialisable

Photos : Service de presse de Mazda





Le "Wankelmut" (l'inconstance) est bon cette fois-ci !

Le fondateur du musée AUTOVISION, Horst Schultz, a créé la plus grande exposition au monde sur les moteurs Wankel et le livre le plus complet sur le sujet.



Par Museum Autovision - Christoph Seller - Le musée AUTOVISION d'Altlußheim am Rheinbogen, dans le nord du pays de Bade, a attiré l'attention de nombreux amateurs de moteurs rotatifs dès 2002, année de son ouverture. Déjà à l'époque, le fondateur du musée, Horst Schultz, n'était pas un novice en matière de "collection Wankel". Il y a plus de 20 ans, ce qu'il a présenté avec ce musée a laissé plus d'un fan de Wankel sans voix. Mais Horst Schultz, fidèle à son esprit d'entreprise jusqu'à aujourd'hui, n'a pas hésité à se lancer dans l'aventure.

n'a jamais levé les bras au ciel. Au contraire : l'exposition Wankel dans son musée spécial musée spécial doté de cinq espaces d'exposition supplémentaires n'a cessé de croître. En outre, il a récemment écrit un livre de plus de 500 pages, richement illustré, qui est aujourd'hui considéré comme un ouvrage de référence presque complet et un must pour tous les amateurs de moteurs rotatifs.

Concept d'exposition spéciale avec mission d'enseignement

Lors de la présentation des Wankel exposés, dont beaucoup ont été restaurés par ses soins, Horst Schultz a dès le début attaché une grande importance à fournir aux visiteurs des connaissances de base intéressantes sur leur fonction ou même leur signification historique sous une forme éducative.

"En tant qu'exposition éducative extrascolaire reconnue par notre fondation, nous nous devons d'être plus qu'une simple collection", explique Horst Schultz. Ce faisant, il suit le sens actuel du terme "musée" (), qui vient du latin et signifie "lieu de travail savant". Aussitôt dit, aussitôt fait : outre les nombreux grands présentoirs et les moteurs de coupe, il y a même des stations haptiques et un centre d'information au milieu de l'exposition Wankel qui transmettent le "savoir-faire des pistons rotatifs" sous une forme facilement compréhensible.

Le culte des reliques et les visions d'avenir

Les inconditionnels du Wankel se reconnaîtront immédiatement dans l'exposition Wankel à AUTOVISION,

dont les pièces rares, voire uniques, sont exposées ici. Par exemple, vous pouvez vous émerveiller devant la de la NSU Ro 80, qui a suscité l'émerveillement dans tous les grands salons automobiles à la fin des années 1960. Même l'étude de l'inventeur Felix Wankel a trouvé ici une place digne de ce nom. Le bureau en chêne à l'aspect rustique vu d'aujourd'hui, l'horloge grand-père et même une planche à dessin semblent avoir été mis en scène par l'équipe du musée comme s'ils étaient encore au service du travail de pionnier de l'inventeur et franc-tireur technique.

Le musée AUTOVISION ne s'adresse toutefois pas uniquement aux amateurs de technologie rotative "rétrogrades". Comme le moteur Wankel est très compact et qu'il possède de bonnes propriétés en termes de combustion chaude de l'hydrogène, il est de plus en plus considéré comme un moteur d'avenir dans le domaine des technologies d'entraînement climatiquement neutres pour le transport privé. Il y a quelques années, un prolongateur d'autonomie Wankel faisait également partie de l'Audi A1 e-tron concept car, bien qu'il n'ait jamais été produit en série dans cette configuration. Depuis quelque temps, cependant, cette voiture électrique à prolongateur d'autonomie est exposée au Salon de l'auto.

est exposée dans le cadre de l'exposition Wankel à AUTOVISION. Elle est prêtée par Audi AG. Dans la zone d'exposition "Mobilité du futur", les visiteurs peuvent également découvrir de nombreuses informations intéressantes sur le moteur Wankel en tant que brûleur d'hydrogène.

Quiconque croit que le moteur Wankel de l'Audi AG avait déjà été mis de côté dans les années 1970, le musée AUTOVISION peut prouver le contraire : En 1983, un moteur d'essai à hydrogène basé sur le NSU KKM 871 y a été mis à l'épreuve (Fig. 5).

Cette Audi A1 e-tron (Fig. 6) a fait sensation dans la presse pour la première fois au salon de l'automobile de Genève 2010. En raison de l'encombrement réduit, un prolongateur d'autonomie Wankel avait alors trouvé sa place dans le véhicule conceptuel. Chez Mazda (JP), un véhicule très similaire, le Mx30 R-EV, a été produit en série en 2023. Grâce à un prolongateur d'autonomie Wankel à 1 disque, le véhicule électrique a une autonomie d'environ 600 km par rapport à la version presque identique, mais purement électrique, dont l'autonomie n'est que de 170 km.



dissimulées ?

Depuis un certain temps, le moteur Wankel a été ne fait plus partie du programme d'études des universités techniques. Et comme le moteur à combustion est généralement considéré comme "exclu" dans le contexte du climat, on peut supposer que le moteur Wankel, qui est considéré comme très gourmand en énergie, est lui aussi exclu.

sera bientôt complètement oublié. Malheureusement, on oublie trop souvent que les moteurs Wankel n'ont pas seulement été utilisés dans des véhicules depuis lors. En visitant les galeries de l'exposition Wankel à AUTOVISION, on se rend compte du nombre de "dérivés" différents qui ont vu le jour au cours des dernières décennies. De la tondeuse à gazon à la tronçonneuse, en passant par la carotteuse, l'exposition regorge d'objets qui ont une histoire commune. Le "cœur de Wankel". Même les tendeurs de ceinture ou les torpilles, qui peuvent être utilisés avec le moteur sans soupape, peuvent être utilisés avec le moteur sans soupape.

Explications sur les images

1. Dès l'entrée de l'exposition Wankel au musée AUTOVISION, on se rend compte que bien plus que "quelques pièces" attendent les visiteurs.
2. Il suffit d'appuyer sur un bouton pour que le modèle en coupe d'un moteur rotatif à deux disques soit "mis en mouvement".
3. Un centre d'information fournit aux visiteurs une quantité incroyable d'informations sur la technologie Wankel, réparties dans les sections "Sur terre, sur l'eau et dans l'air".
4. Dans l'exposition qui lui est consacrée, l'étude originale de Felix Wankel semble avoir été quittée.
5. Moteur d'essai à hydrogène
6. Audi A1 e-tron
7. De nombreux concepts Wankel n'ont jamais été produits en série. Parfois, il n'y a même pas eu de série d'essai. C'est le cas du moteur Wieland présenté ici, qui était fabriqué en tôle d'acier. À ce jour, cet exemplaire est le premier et le seul moteur Wankel de ce type jamais construit.
8. et
9. les moteurs rotatifs et leurs multiples applications : Le moteur Wankel a trouvé sa place notamment là où un faible poids et un encombrement maximal étaient requis. L'exposition Wankel du musée AUTOVISION présente de nombreuses applications de ce type.
10. L'exposition permanente sur les moteurs Wankel au musée AUTOVISION a consacré un intérieur à la Mercedes C 111 à moteur Wankel. C'est à vous de décider quelle perspective vaut la peine d'être vue de l'observateur : les amateurs de design s'intéresseront plus volontiers à la carrosserie, tandis que les passionnés de moteurs rotatifs s'intéresseront à la "moitié ouverte". C'est là que l'on peut admirer de près le moteur Wankel à trois disques logé à l'arrière.
11. Dans ses concepts d'exposition, Horst Schultz, fondateur du musée et directeur de la fondation, attache toujours une grande importance à ce que les visiteurs disposent d'un maximum de connaissances techniques de base. L'idéal est de présenter des véhicules originaux en coupe. Le fait que l'on puisse désormais regarder "sous le capot" d'une Mercedes C 111 est unique au monde et ne manquera pas de faire battre le cœur de tous les Wankels !

La technologie Wankel peut être vue ici - mais bien sûr sans leur cargaison explosive !

Un mythe divisé en deux vaut deux fois plus la peine d'être vu

La Mercedes C111 à moteur Wankel était à l'époque un concept car plein de superlatifs, qui a été développée à l'origine pour remplacer la luxueuse 300 SL gullwing. Malheureusement, ce développement a été victime de la crise pétrolière de l'époque, car on disait que la technologie rotative consommait énormément de carburant depuis longtemps.

Pourtant, cette voiture de sport, qui n'a jamais été produite en série, compte encore aujourd'hui, un demi-siècle plus tard, un très grand nombre d'amateurs.

Lors de l'ouverture du musée AUTOVISION en 2002, Horst Schultz a estimé qu'il était de son devoir d'inclure cette Mercedes C 111 à moteur Wankel dans la seule exposition permanente au monde sur le sujet, par souci d'exhaustivité. À l'époque, il avait réussi à se faire prêter l'un des véhicules, qui appartient toujours à Daimler AG. Pendant des années, la Gullwing avec sa carrosserie en fibre de verre a été l'un des points forts d'AUTOVISION, jusqu'à ce que le contrat de prêt ne soit plus prolongé par MB et que le véhicule soit finalement transféré dans son propre musée à Stuttgart. Cette décision a naturellement fait un grand trou dans l'histoire d'AUTOVISION. Horst Schultz a donc décidé de construire lui-même une C 111, mais cette fois-ci sous la forme d'un modèle réduit. Selon le fondateur du musée, c'est la première fois que l'on peut voir pourquoi la voiture de sport à l'extravagante "peinture blanche d'automne" a sa place ici. Désormais, le moteur rotatif logé à l'arrière ne sera plus caché au visiteur grâce à une carrosserie coupée en deux. Presque en même temps que la publication de son livre "Das große Wankelbuch - Chronologie einer Entwicklung", le moment est venu : une Mercedes C111 équipée d'un moteur Wankel à trois disques, construite sous la direction de Horst Schultz, rejoint l'exposition Wankel d'AUTOVISION. Bien entendu, le véhicule spécial a été mis à l'honneur, accompagné de grands présentoirs, de vidéos et de divers modèles sur le thème du "mythe du C111".

La préservation d'un principe moteur de plus en plus oublié

Le moteur Wankel n'existe plus depuis longtemps. Il n'est pas étonnant que la plupart des jeunes n'aient jamais entendu parler de cette machine rotative du siècle dernier. Pourtant, en tant qu'entrepreneur et ingénieur, Horst Schultz est convaincu sans réserve du potentiel de cette machine.

de la technologie des pistons rotatifs. Il voit encore de grandes opportunités pour le moteur Wankel, en particulier dans la mobilité future avec une éventuelle infrastructure d'hydrogène, mais aussi dans le secteur du chauffage de confort, par exemple comme compresseur de climatisation, et peut-être même une renaissance. Seuls ceux qui connaissent les étapes techniques du passé, avec leurs hauts et leurs bas, peuvent s'appuyer sur cette expérience pour créer de nouvelles technologies contemporaines pour l'avenir, mais aussi pour éviter les vieilles erreurs", explique-t-il en souriant.

C'est pourquoi il a mis tant d'énergie et d'enthousiasme à créer le musée AUTO- VISION avec l'unique exposition Wankel au monde. Il a maintenant immortalisé toutes ses connaissances sous forme imprimée dans son livre de 520 pages sur le sujet. (Photo 12)

Informations sur le musée :

Musée AUTOVISION - l'arène technologique
Hauptstraße 154, D-68804 Altlußheim
Téléphone +49(0)6205-307661

E-Mail: post@autovision-tradition.de

Internet : www.museum-autovision.de Heures d'ouverture : Jeudi, vendredi et dimanche 10:00-17:00, samedi 13:00-17:00,

Prix d'entrée : Adultes € 10,- (Réduits € 8,-), élèves / étudiants € 5,-, billet familial € 20,-

Photos : Musée Autovision -
Christoph Seiler



10



11

DAS GROSSE WANKELBUCH
CHRONOLOGIE EINER ENTWICKLUNG
MYTHOS & REALITÄT

BUCH-TIPP:

DAS GROSSE WANKELBUCH
(Horst Schultz)
ISBN Nr. 978-3-00-073511-0
(520 Seiten, gebunden) € 59,90

ALLE BUCHTITEL VON HORST SCHULTZ (MUSEUM AUTOVISION) SIND BEQUEM PER QR-CODE ODER E-MAIL DIREKT BEI UNS BESTELLBAR: post@autovision-tradition.de

WWW.MUSEUM-AUTOVISION.DE

Exigences relatives aux articles et aux contributions

Par Heiko Rossnagel - Dans le dernier numéro du Wankel Journal, j'ai expliqué les exigences pour les futures couvertures. Aujourd'hui, j'aimerais parler des exigences relatives aux articles et aux contributions au Journal Wankel. Pour moi, ce sujet est similaire à la situation à laquelle est confronté Phil Connors (joué par Bill Murray) dans le film classique "Groundhog Day" (Le jour de la marmotte) de 1993. Le présentateur météo misanthrope d'une chaîne de télévision s'y retrouve dans une situation où il doit revivre une journée à l'infini. L'idée de base de ce film a également servi de modèle au "Tatort" avec la participation de Ro 80 "Murot und das Murmeltier".

Depuis près de 10 ans que je travaille comme rédacteur en chef du Wankel Journal, je me suis retrouvé dans une situation similaire. J'ai répondu un nombre incalculable de fois aux mêmes questions, je me suis "plaint" du matériel qui m'était envoyé et j'ai essayé de tromper notre graphiste et notre imprimeur pour qu'ils me fournissent le matériel requis dans la qualité appropriée. C'est pourquoi je voudrais profiter de l'occasion pour résumer brièvement tous les points importants relatifs à ce sujet.

Point 1

Les textes et les images doivent toujours être envoyés séparément !

Point 2

Les textes peuvent être envoyés sous forme de texte continu non formaté dans les trois variantes suivantes : sous forme de fichier Word, de fichier OpenOffice ou simplement sous forme de texte dans un e-mail.

Point 3

Veuillez envoyer les photos en pleine résolution (la taille minimale du fichier doit être de 1 Mo !) sous forme de fichiers JPEG ou PNG ! Les autres formats ne seront pas acceptés !

Veuillez utiliser WeTransfer ou Dropbox pour le transfert. Il est également possible d'envoyer par e-mail. Cependant, seule une quantité limitée de données peut être envoyée par e-mail. Si vous devez envoyer plus de trois courriels, veuillez utiliser l'une des deux options mentionnées ci-dessus !

Point 4

Le dernier point, le plus important :
N'UTILISEZ PAS VOS PROPRES MODÈLES !!!

Créer ses propres mises en page est une perte de temps pour les deux parties ! Pour vous, en tant qu'auteur, cela prend beaucoup de temps et pour nous, elles ne sont pas du tout utilisables, car notre programme graphique est divisé en un système de grille spécial dans lequel une mise en page finie ne peut pas être insérée et qui ne correspond pas non plus à notre charte graphique.

En outre, lorsque les images sont insérées dans programmes d'écriture et de texte, elles sont automatiquement réduites pour un meilleur traitement et ne sont donc plus adaptées à l'impression. Même si elles apparaissent suffisamment grandes sur votre écran !

Point supplémentaire pour les surdoués

Le rêve pour nous, c'est que les fichiers images soient simplement numérotés consécutivement (1, 2, 3, 4, 5, etc.) et ne portent plus le nom de fichier attribué par le dispositif.

Vous pouvez mentionner les numéros consécutifs que vous avez attribués comme référence dans le texte, ou nommer les fichiers en conséquence (par exemple, "1 - Départ à l'hôtel", "2 - Ro 80 devant un panorama impressionnant"), "3 - Ronde chaleureuse au restaurant", etc.)

Ces quelques points simples vous faciliteront la tâche, ainsi qu'à nous (rédacteurs, graphistes et imprimeurs). Nous serions ravis de rompre la "boucle de la marmotte" avec cet article et nous attendons avec impatience de nombreux nouveaux articles et contributions pour le magazine de notre club !

La limande à portes papillon, icône de la construction automobile - l'histoire de la légendaire C 111

L'ouvrage de référence sur les véhicules expérimentaux et les chasseurs de records des années 60 et 70, maintes fois primé, est désormais disponible dans une édition mise à jour et considérablement élargie.

Paul Pietsch Publishers / Motor Buch Verlag - Avec une multitude d'informations inédites et plus de 1100 illustrations, les auteurs présentent en détail l'histoire fascinante de la voiture de sport de rêve et de record C 111, qui reste l'un des véhicules les plus marquants de l'histoire de l'automobile, en s'appuyant sur les vastes fonds d'archives du groupe Mercedes-Benz.

La nouvelle édition du célèbre livre illustré, considérablement élargie et La nouvelle édition du célèbre livre illustré, considérablement augmentée et mise à jour, couvre également l'étude de pointe sur la voiture de sport Vision One-Eleven, qui réinterprète progressivement l'icône du design de 1970. Cet ouvrage de référence, maintes fois primé, doit figurer dans la bibliothèque de tout amateur de Mercedes-Benz.

La première édition du livre a été récompensée par le prestigieux prix Cugnot de l'American Society of Automotive pour la meilleure publication en langue étrangère sur l'histoire de l'automobile et le Motorworld Book Prize.

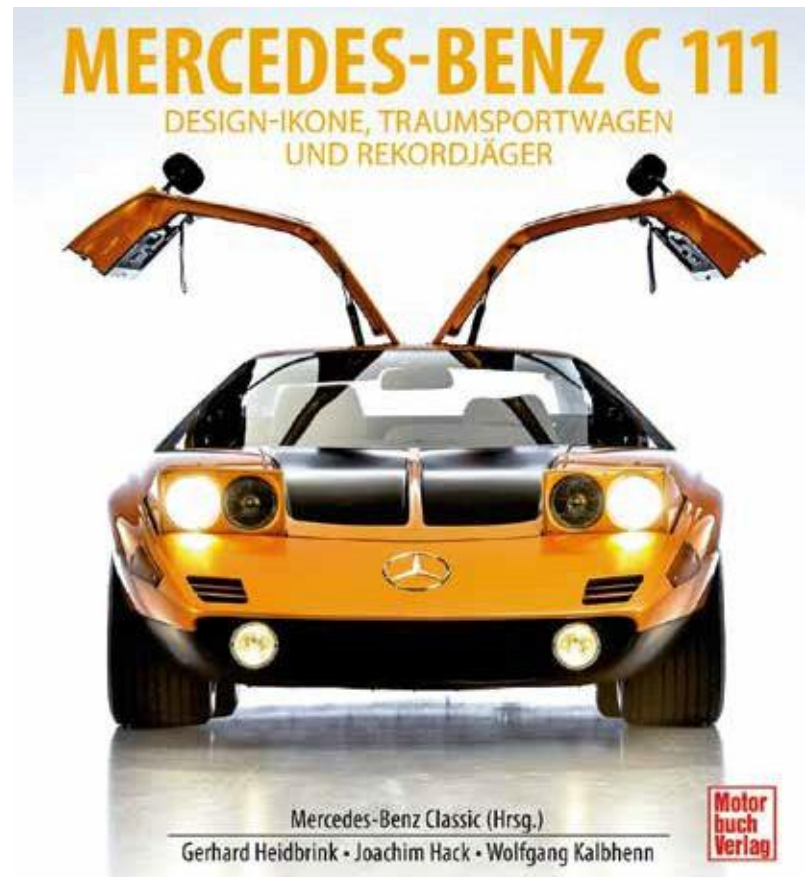
ISBN : 978-3-613-04482-1

520 pages, 1000 images

230mm x 265mm

Prix : 89,00 €

Images : Paul Pietsch Publishers / Motor Buch Verlag



Une étape importante pour Mazda

Plus de deux millions de véhicules à moteur rotatif produits

Par Mazda Press Service - Une affaire bien remplie : Mazda Motor Corporation a produit plus de deux millions de véhicules équipés d'un moteur rotatif. Le constructeur automobile d'Hiroshima est le seul au monde à avoir produit et vendu avec succès des millions d'exemplaires de ce concept de moteur pendant plus de 45 ans.

Dans un moteur rotatif, des pistons ou des disques en rotation remplacent le mouvement de va-et-vient des pistons dans un moteur alternatif. Cela permet un fonctionnement exceptionnellement doux, des émissions sonores minimales, une conception peu encombrante et un poids réduit. Le premier véhicule sur lequel Mazda a utilisé cet entraînement spécial a été le Mazda Cosmo Sport 110 S, lancé en 1967. Depuis, Mazda a optimisé la technologie et les performances de ses moteurs rotatifs et reste aujourd'hui le seul constructeur automobile à les utiliser en série.

Après l'arrêt de la production du dernier véhicule à moteur rotatif à ce jour - la Mazda RX-8 - en 2012, Mazda



l'a relancé en juin 2023 pour la première fois depuis onze ans. Avec le lancement commercial de la Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV à l'automne 2023, le moteur rotatif célèbre aujourd'hui sa renaissance. " Le moteur rotatif fait partie intégrante de l'histoire de Mazda et symbolise parfaitement notre esprit 'Never Stop Challenging' ", déclare Takeshi Mukai, directeur et administrateur délégué principal de Mazda. "Le moteur rotatif était très populaire auprès des clients du monde entier et nous sommes ravis de reprendre la production et d'attendre avec impatience le retour du moteur. Je tiens à remercier tous ceux qui nous ont soutenus dans cette aventure, en particulier les nombreux clients qui ont acheté des véhicules à moteur rotatif, nos fans de moteurs rotatifs et tous nos partenaires commerciaux qui ont participé au développement et à la production. À l'avenir, nous continuerons à relever de nouveaux défis avec la mentalité typique de Mazda et à proposer des produits attrayants qui offrent à nos clients une expérience de conduite passionnante, même à l'ère de l'électrification."

L'histoire du moteur rotatif Mazda commence en 1961, lorsque le constructeur est confronté à la difficile décision de savoir comment exprimer au mieux un caractère indépendant afin de préserver son indépendance. Tsuneji Matsuda, alors président de Toyo Kogyo (l'actuelle Mazda), se rend en personne en Allemagne de l'Ouest pour visiter le siège de NSU-Motorenwerke AG. Il a signé un accord de coopération technique avec les développeurs du moteur rotatif, également connu sous le nom de moteur Wankel en raison de son inventeur Felix Wankel. L'objectif est de commercialiser une nouvelle technologie inconnue, de la faire connaître à un large public et de se présenter comme une entreprise possédant un haut niveau d'expertise technique. Ce défi est l'occasion pour Mazda de s'affirmer comme un constructeur automobile unique et indépendant. Le 30 mai 1967, Mazda dévoile la Cosmo Sport, première voiture de série au monde équipée d'un moteur rotatif à deux disques. Dès l'année suivante, la Cosmo Sport participe au Marathon de la Route 1968, une course de 84 heures sur la Route de la soie.



Nürburgring. Le succès a été au rendez-vous : après trois jours et demi, il a terminé quatrième au classement général, prouvant que le moteur rotatif permettait non seulement d'excellentes performances de conduite, mais qu'il était également extrêmement fiable et durable.

Après le lancement de la Cosmo Sport en 1967, Mazda a introduit d'autres véhicules à moteur rotatif, notamment la Familia Rotary, la Luce Rotary Coupe, la Capella Rotary (Mazda RX-2 hors Japon) et la Savanna (Mazda RX-3). En 1978, Mazda a connu un véritable succès avec la voiture de sport RX-7. Auparavant, Mazda avait réussi à réduire considérablement la consommation de carburant dans le cadre du projet Phoenix.

La Mazda RX-7 s'est fait connaître sur les circuits en impressionnant par ses performances, sa fiabilité et son efficacité. Par la suite, Mazda a poursuivi le développement de la technologie des moteurs. L'introduction de la turbocompression et d'une version à trois disques, ainsi que d'autres avancées, reposent également sur les connaissances que Mazda a acquises grâce à son engagement dans le sport automobile. En 1991, cette implication a atteint un point culminant dans l'histoire de l'entreprise : la Mazda 787 de 700 ch, équipée d'un moteur rotatif à quatre disques fut la première voiture japonaise à remporter les 24 heures du Mans.

En 2003, le nouveau moteur rotatif Renesis a fait ses débuts dans le coupé sportif quatre portes et quatre places Mazda RX-8. En tant que moteur de nouvelle génération, il reprend la combinaison typique des moteurs rotatifs, à savoir une taille compacte, un poids réduit et des performances élevées.



Un nouveau niveau. Le moteur léger et compact a

Chronologie des moteurs rotatifs Mazda

- Juillet 1961 Fusion technique avec NSU et Felix Wankel
- 1963 Le premier moteur rotatif est annoncé et des prototypes de moteurs sont présentés.
- Mai 1967 Mazda Cosmo Sport fait ses débuts dans le monde entier en tant que premier véhicule équipé d'un moteur rotatif à deux disques (moteur de type 10A).
- Juillet 1968 Introduction du coupé rotatif Familia (Mazda R100 Coupé)
- Oct. 1969 Introduction Luce Rotary Coupé (Mazda R130 Coupé) (moteur type 13A)
- Mai 1970 Introduction de la Mazda RX-2 (Capella Rotary) (moteur de type 12A)
- Sept. 1971 Lancement de la Mazda RX-3 (Savanna), à partir de 1973 première Mazda à moteur rotatif en Allemagne
- Nov. 1972 Introduction de la Mazda RX-4 (2ème génération de la série Luce Rotary)
- Juin 1973 Production totale de 500 000 véhicules à moteur rotatif
- Avril 1974 Lancement du Mazda Rotary Pickup (REPU) en Amérique du Nord
- Juillet 1974 Lancement de la Mazda Parkway Rotary
- 26 avril 1975 Lancement de Mazda Roadpacer AP
- Oct. 1975 Introduction de la Mazda RX-5 (Cosmo AP) avec Moteur rotatif "anti-pollution" (moteur de type 13B)
- Oct. 1977 Introduction de la 3e génération de Mazda Luce (Mazda 929L) Mars 1978 Introduction du RX-7 (Mazda Savanna RX-7) (moteur de type 13B)
- Nov. 1978 Production totale d'un million de véhicules équipés de moteurs à pistons rotatifs
- Nov. 1981 Introduction de la 3e génération de Mazda Cosmo et de la nouvelle génération de Mazda Cosmo. 4e génération de la série Luce Rotary (Mazda 929)
- Oct. 1985 Introduction de la deuxième génération de RX-7 (moteur de type 13B avec turbocompresseur)
- Avril 1986 Production totale de 1,5 million de véhicules équipés de moteurs à pistons rotatifs
- Sept. 1986 Introduction de la 5e génération de Mazda Luce (Mazda 929)
- Avril 1990 Introduction de la 4e génération de Mazda Cosmo (Eunos Cosmo), équipée pour la première fois d'un moteur rotatif à trois disques.
- Juin 1991 Le Mazda 787B, équipé d'un moteur rotatif à quatre disques, remporte la course des 24 heures du Mans.
- Déc. 1991 Introduction de la 3e génération de Mazda RX-7 (moteur de type 13B avec bi-turbo)
- Avril 2002 Lancement de la Mazda RX-7 Spirit R, dernier modèle de la RX-7
- Avril 2003 Lancement de la Mazda RX-8 (moteur 13B Renesis)
- Nov. 2011 Lancement de la Mazda RX-8 Spirit R, dernier modèle de la RX-8
- Juin 2012 Fin de la production de la Mazda RX-8
- Juin 2023 Début de la production Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV
- Oct. 2023 Production totale de deux millions de véhicules avec moteur rotatif

Le moteur rotatif joue un rôle décisif dans la répartition équilibrée des masses entre les essieux avant et arrière (50/50) et dans le centre de gravité particulièrement bas. Environ onze ans après la fin de la production de la Mazda RX-8, le moteur rotatif joue un nouveau rôle dans la Mazda MX-30 e-Skyactiv R-EV. Dans ce véhicule hybride rechargeable de série, les roues sont entraînées exclusivement par un moteur électrique de 125 kW/170 ch, tandis qu'un nouveau moteur à disque unique d'un volume de chambre de 830 cm³ et d'une puissance de 55 kW/75 ch permet d'atteindre une autonomie totale de 680 kilomètres sans recharge ni ravitaillement en carburant.

Photos : Service de presse de Mazda



Visite du Mazda Cosmo Owners Club au Japon

De Mazda Classic - Automobil Museum Frey - Walter et Joachim Frey ont passé quelques jours intéressants et passionnants au Japon à la fin du mois d'octobre dans le cadre d'un voyage aller-retour. Lors de la première étape de leur visite, ils ont été invités au Mazda Cosmo Owners Club près de Tokyo.

Ce cercle illustre de propriétaires de la légendaire voiture de sport a été invité à l'assemblée générale annuelle, que le père et le fils ne voulaient pas manquer.

Ce cercle illustre de propriétaires de la légendaire voiture de sport a été invité à l'assemblée générale annuelle, que le père et le fils ne voulaient pas manquer. Après tout, la famille Frey est étroitement associée au club et en est membre d'honneur. Walter Frey a d'ailleurs été le premier Européen à être accepté au sein du club, qui est en réalité une affaire de Japonais. En effet, sur les 1 176 légendes Wankel construites entre 1967 et 1972, pratiquement aucune n'a été vendue à l'étranger. La Cosmo Sport n'a fait le saut en Allemagne qu'en tant que voiture classique. Les Frey, avec leur grande collection Mazda Classic, possèdent deux des moins de 300 exemplaires de Cosmo restants et, à leur initiative, une rencontre internationale a été organisée en 2009 avec un total de 19 de ces rares véhicules. À l'époque, 14 des 19 voitures classiques avaient été spécialement transportées par bateau du Japon à Anvers, puis en Allemagne.

Au cours de la réunion, Takao Kijima - responsable du développement du châssis de la première génération de la Mazda MX-5, puis responsable du programme des deuxième et troisième générations de la MX-5 - a remis aux heureux invités venus d'Allemagne une photo encadrée d'une maquette en coupe de Cosmo, qui trouvera bien sûr une place d'honneur au musée.

Les joyeuses retrouvailles avec les "Cosmonautes" - la dernière fois qu'ils se sont rencontrés dans un groupe international aussi important, c'était à l'été 2018 lors d'une visite du musée d'Augsbourg - ont culminé dimanche dernier avec une excursion sur le circuit de sport automobile de Suzuka. Plus de 30 exemplaires de l'icône Wankel ont pris la ligne de départ du circuit de 5,807 km et Joachim Frey a été autorisé à conduire l'un des modèles sur le parcours - très exigeant en termes de conduite, car il comporte de nombreux changements de direction et types de virages. Photos : Mazda Classic - Musée de l'automobile de Frey





KFZ- SERVICE MOHR e.K.



*Votre spécialiste NSU
RO 80*

RÉPARATIONS

Restauration,
Révision du moteur, de la boîte de vitesses, de
la carrosserie,
Peinture, sellerie, etc.



Am Kreisel 12, 97714 Oerlenbach

Tél. 0 97 25 / 704 700

kfzservicemohr@t-online.de

Service du club

Extrait de notre programme de pièces détachées

Jeu de bandes d'étanchéité en céramique	
(3 moulures y compris les coins)	449,00 €
Jeu de trochoïdes nouvellement revêtus avec bandes d'étanchéité en céramique, 1-core	
	2.750,00 €
Jeu de trochoïdes nouvellement revêtus avec bandes de scellement en céramique, 2-céramiques ¹	
	2.990,00 €
Tuyau moulé pour l'eau de refroidissement Thermostat/pompe à eau	25,00 €
Pompe à vide à membrane	30,00 €
Disque d'embrayage AT	125,00 €
Disques de frein avant ou arrière, toutes versions	210,00 €/set
Insert d'amortisseur avant (set) Bilstein, ancienne ou nouvelle version	490,00 €
Amortisseur arrière (ensemble) Bilstein	455,00 €
Jambe de force à soufflet, arrière	32,00 €
Cadre d'étanchéité de porte, toutes les portes	78,00 €/pc.
Clip pour barre de capot, reproduction, toutes versions ²	9,00 €
Grille de radiateur nouvelle version, reproduction	160,00 €
Étagère à colis, reproduction	190,00 €
Éclairage intérieur du rétroviseur, reproduction ³	37,50 €
Bandes décoratives noires ou argentées, reproduction (jeu complet) ⁵	149,00 €

Littérature (les réimpressions sont marquées d'un *)

Manuel de réparation 1973*	39,00 €
Notes pour l'utilisation pratique - Réparation de la transmission* ⁶ - NOUVEAU !	5,00 €
Suppléments au manuel de réparation*	20,00 €
Catalogue des pièces détachées*	22,00 €
Carburateur Solex 18/32HHD Description fonctionnelle*	3,00 €
Carburateur Solex 32DDITS Description fonctionnelle*	3,00 €
Sachs semi-automatique Description fonctionnelle*	5,00 €
Conseils d'achat	2,00 €

Clubshop

Polo bleu foncé "Club Ro 80 International"	35,00 €
Sweat-shirt bleu foncé "Club Ro 80 International"	39,00 €
Modèle anniversaire Wiking "50 ans Ro 80", couleur : Sépia-métallique	15,00 €
Casquette de baseball bleu foncé "Club Ro 80 International"	12,00 €
DVD Clubfilm "Ro 80 - La légende est vivante"	5,00 €
Magazine anniversaire "Hommage à Ro 80"	15,00 €
Veste softshell bleu foncé "Ro 80 Club International" ⁴	50,00 €

Vous trouverez ici nos dernières reproductions et un extrait de notre programme de pièces détachées.



1



2



3

SOFTSHELL-VESTE
bleu foncé
"Club Ro 80 International"
50,00 €



5



6

Événements et dates

09.-12.02.2024

- Réunion d'hiver dans la Forêt Noire

26.-28.04.2024

- Réunion de printemps avec assemblée générale annuelle sur la Moselle

06.-09.06.2024

- 42e réunion internationale de la NSU à Fieberbrunn (A) *Inscription à la réunion via le site web du Ro 80 Club International e.V.*

27.-29.09.2024

- Réunion d'automne Spreewald/Cottbus

Il s'agit d'une sélection de toutes les dates. A complet, des informations détaillées et des formulaires d'inscription pour tous les événements du club sont disponibles à l'adresse suivante : www.ro80club.org www.nsur080.ch

N'oubliez pas vos réservations pour toutes les réunions ! réservations !



Couverture et quatrième de couverture Frank Obrist est le propriétaire de la Ro 80 noire de 1972.

Cette rare combinaison de couleurs (noir laqué/rouge velours) a été livrée pour la première fois en Italie. Les photos ont été prises devant le TES original de Felix Wankel. Ce bâtiment appartient aujourd'hui au propriétaire du modèle en titre et a été rebaptisé "Obrist Tech Centre-OTC" et est le siège d'OBRIST DE.

Mentions légales

Éditeur

Ro 80 Club International e.V. et
NSU Ro 80-Club Switzerland
Fréquence : trimestrielle Diffusion
totale : 1 300 exemplaires

Rédaction

Heiko Rossnagel
Aichen 2, 83101 Rohrdorf
M : +49 (0)170 412 0475
heiko.rossnagel@ro80club.org

Mise en page et composition

Barbara Flieher, Traunstein
illu.babs@gmail.com

Erik Spiekermann, Ferdinand Ulrich,
Lunia D'Ambrosio, www.p98a.berlin

Pression

F&W DRUCK & MEDIENZENTRUM
Champ Holzhauser 2
83361 Kienberg
www.fw-medien.de

Ro 80 Club International e.V.

Association for Rotary Piston
Technology Felix-Wankel-
Str. 10
D - 88131 Lindau
+49 (0) 7248 200 099
info@ro80club.org
www.ro80club.org

NSU Ro 80-Club Suisse Membre

de la FEDERATION SUISSE DES
VEHICULES HISTORIQUES
Oberseestraße 19
CH - 8640 Rapperswil
+41 (0)55 210 5845
info@nsuro80.ch
www.nsur080.ch

Photos

par les auteurs des articles respectifs,
sauf indication contraire

Prochains numéros 2024

Délai rédactionnel * / date de publication
Numéro 110 : 01.02.2024* / 03.2024
Numéro 111 : 01.05.2024* / 06.2024
Numéro 112 : 01.08.2024* / 09.2024
Numéro 113 : 01.11.2024* / 12.2024

* pour les contributions de textes et d'images par e-mail, Dropbox, WeTransfer, CD-ROM, DVD-ROM en MS-Word (ou autres formats de texte compatibles) ou clé USB. En cas de transmission non sollicitée de supports de données - pas de retour !
Les images doivent être envoyées au format jpg ou png. Les autres formats ne sont acceptés qu'après consultation de l'équipe éditoriale.

Le Wankel Journal est le magazine de tous les amis de la Ro 80, des autres véhicules à piston rotatif et de toute la technologie Wankel.

Ro 80 Club International e.V.
Verein für Kreiskolbentechnik
Adresse et bureau officiels du club :
Felix-Wankel-Str. 10
D - 88131 Lindau
+49 (0)7248 200 099
info@ro80club.org
www.ro80club.org

1. Président
Gunter Olsowski
Kaltenbachstr. 1
A - 6971 Hard
+49 (0) 7248 200 099
gunter.olsowski@ro80club.org

2. Président
Andreas Meyer
Eichbergstraße 8
D - 83355 Grabenstätt
+49 (0)1573 743 7143
andreas.meyer@ro80club.org

Trésorier
Ursula Rudolf
Schweriner Straße 40b
D - 23909 Ratzeburg
+49 (0)4541 6279
ursula.rudolf@ro80club.org

Entrepôt de pièces détachées Steffen Hofmann
Erlacher Straße 7
D - 97845 Neustadt / Erlach
+49 (0)9393 993 362
teile@ro80club.org

Technologie
Matthias Steil
Alte Steige 20
D - 74629 Pfedelbach-Obergleichen
+49 (0)7949 2679
+49 (0) 173 665 27 32
matthias.steil@ro80club.org

Événements
Steffen Hofmann
Erlacher Straße 7
D - 97845 Neustadt / Erlach
+49 (0)9393 993 362
Fax +49 (0)32229112337
steffen.hofmann@ro80club.org

Rédaction du Wankel-Journal
Rédacteur en chef Heiko Rossnagel
Aichen 2
D - 83101 Rohrdorf
+49 (0)170 412 0475
heiko.rossnagel@ro80club.org
wankel-journal@ro80club.org

Rédacteur technique
Thomas Günther
+49 (0) 162 526 1952
thomas.guenther@ro80club.org

Registre des véhicules
Matthias Unholzer
Markgrafenstraße 14
D - 75177 Pforzheim
F : +49 (0)7231 140 655
matthias.unholzer@ro80club.org
fahrzeugregister@ro80club.org

Tâches spéciales de gestion d'entreprise
Peter Rußwurm
Auf'm Gräverich 5
D - 56179 Vallendar
+49 (0)261 618 87
peter.russwurm@ro80club.org

Archives
Rainer et Marc André Klein
Auf dem Acker 2
D - 56567 Neuwied
+49 (0)2631 715 21
rainer.klein@ro80club.org

Contacts internationaux Pieter Jakobs
Gastendonkstraat 15
NL - 5961 JW Horst
+31 (0)77 398 6873
pieter.jakobs@ro80club.org

Webmaster
Ralf Puchas
webmaster@ro80club.org

Dispatch Wankel-Journal
f&w Druck und Medientcenter
GmbH, Kienberg

Cotisation annuelle : 78,- EUR
Frais d'entrée : 50 EUROS

Coordonnées bancaires
Volksbank Südmünsterland-Mitte eG
IBAN : DE53401645280405467100
BIC : GENODEM1LHN

NSU Ro 80-Club Suisse Membre de la FEDERATION SUISSE DES VEHICULES HISTORIQUES

Adresse officielle du club Urs Lumpert
Oberseestraße 19
CH - 8640 Rapperswil
+41 (0)55 210 5845
info@nsuro80.ch
www.nsuro80.ch

Président
Urs Lumpert
Oberseestraße 19
CH - 8640 Rapperswil
+41 (0)55 210 5845
praesi@nsuro80.ch

Vice-président
Urs Berchtold
Untere Chämletenweg 16
CH - 6333 Hünenberg See
+41 (0)780 0953
vize@nsuro80.ch

Trésorier, archives et presse
Christian Graf
Paradiesstraße 24
CH - 9410 Heiden
+41 (0)71 891 2654
kassier@nsuro80.ch

Technologie et pièces détachées Raphael Müller
Schlyffistrasse 11
CH - 8806 Bäch SZ
+41 (0)44 271 1037
technik@nsuro80.ch

Secrétariat, entrepôt, bureau de rédaction
Walter Graf
Abt Beda-Straße 63
CH - 9245 Sonmental
+41 (0)79 274 9802
teile@nsuro80.ch

Webmaster
Thomas Graf
webmaster@nsuro80.ch

Taxe annuelle : SFr. 120,-

Coordonnées bancaires
Compte chèque postal
IBAN : CH360900000900085584

Volksbank Dreiländereck EG
D-79400 Kandern
BIC : VOLODE66
IBAN : DE2168390000000949825

Journal WANKEL

Né de la fusion des magazines "Die Trochoïde" (Allemagne) et "Die Wankelscheibe" (Suisse), l'organe officiel de l'Union européenne (UE) est l'organe de presse de l'UE.

Ro 80 Club International e.V. - Association pour la technologie des pistons rotatifs et la NSU Ro 80-Club Suisse. Le prix de l'abonnement est c o m p r i s dans la cotisation des deux clubs. Les numéros individuels peuvent être obtenus au prix de 6,00 euros auprès du premier président du Club Ro 80 International ou au prix de 7,00 francs suisses auprès du Club Suisse. Les articles portant le nom de l'auteur ne reflètent pas nécessairement l'opinion des clubs, de leurs comités exécutifs ou des rédacteurs. Les rédacteurs ne sont pas responsables des informations incorrectes ou imprécises, bien qu'ils s'efforcent de les vérifier avant leur publication. L'utilisation du contenu n'est autorisée qu'après consultation des rédacteurs, à des fins non commerciales, avec mention de la source et en échange d'un spécimen de

