

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN Klassik

auto
motor
-sport

1/2006 Deutschland 3,90 €

GELADENE GESELLSCHAFT

PORSCHE TURBO

20 Seiten Extra
**Mythos
Turbo**



YOUNGTIMER **AUDI 200 5T UND BMW 745i**
RESTAURIERUNG **BIANCHI S5 VON 1930**
REPORTAGE **NSU RO 80**
SPORT **VERGESSENE RENNSTRECKEN**
BESSER MACHEN **VW BUS T2**

Motor
Klassik



Fahrbericht Mercedes-Benz 600



Fahrbericht Singer 1500 Roadster



Fahrbericht Ferrari 365 P



Österreich 4,40 €, Schweiz 7,60 sfr, BeNeLux 4,60 €, Italien 5,20 €, Spanien 5,20 €, Griechenland 5,40 €, Finnland 5,90 €, Norwegen 50,00 nkr

IMPRESSION NSU RO 80-FRIEDHOF IM MAINTAL

RETTUNGSLOS VERLOREN

Ein verrottetes Sägewerk spielt Titanic. An Bord sind 28 Ro 80, die im Feuchtbiotop untergehen. 17 Jahre lang trieben Rost und Moos seltsame Blüten des Verfalls - eine Ästhetik des Morbiden.



ES IST WIE MIT DER TITANIC. Am liebsten würde man alles so lassen. 28 Autowracks in zwei Hallen – be- mooste Karosserien, eingeschlagene Scheiben, Kaskaden von Rost. Finger weg, nichts anrühren, nichts hinaustragen, die Tore zumauern und alles weitere Zeit und Natur überlassen. Das Stöbern in den Autos, das Aufreißen von Motorhauben, die Suche nach Lebensläufen in der Kundendienstmappe des Handschuhfachs wäre ein Sakrileg.

Es hat etwas von Ruhestörung, man fühlt sich wie ein Eindringling, der die Würde des Ortes verletzt, an dem 28 NSU Ro 80 seit 17 Jahren vergeblich auf ihre Rettung warten. Für mindestens 25 von ihnen kommt jede Hilfe zu spät.

Heiseres Hundegebell zerreißt die Stille, ein Schlosszylinder knackt. Vergänglichkeit wird fühlbar und macht melancholisch. Der Frühnebel lichtet sich, Sonnenstrahlen fallen spärlich durch die Gitterfenster und zaubern ein surrealistisches Spiel von Licht und Schatten auf die Autos – Verfall kann ja so ästhetisch sein, auch wenn es dieses Mal keine Bugatti oder Talbot Lago sind.

Viel Zeit bleibt nicht, um alles zu sichten und zu fotografieren, zu prüfen, ob in zwei oder drei von ihnen noch ein Hauch von Leben steckt. Die Planierdrahten sind bereits

im Anmarsch, das alte Sägewerk mit dem hohen Schornstein wird Einfamilienhäusern weichen. Sein Inhalt besteht nur noch aus Stahl, Buntmetall, Aluminium, Glas, dazu noch Sondermüll in Form von Altreifen oder Hydrauliköl.

So rationell sieht es jedenfalls Autoverwerter Ralf Bug, der die Limousinen abwickelt. Doch er tut dies nicht kaltherzig, nicht ohne Emotion: „Der Anblick ist ein Jammer, ein Massengrab für Autos – vergessen und missachtet. Wir sind zehn Jahre zu spät. Der Orangene da wäre vielleicht noch zu retten oder der Dunkelblaue da hinten. Einen hebe ich mir auf jeden Fall auf.“ Ralf Bug fährt einen 500 SE vom Typ W 140, er macht sich nichts aus Ro 80. Doch einen will er hier rausholen.

Kaum zu glauben, dass diese elendsvollen Gestalten vor rund 30 Jahren einmal begehrte Limousinen der gehobenen Klasse waren.

25 000 Mark teuer, glänzende bunte Lacke, grün getönte Windschutzscheiben, feine Veloursstoffe in kräftigen Farben – eine hinreißende Form, zukunftsweisender Antrieb. Viele tragen geschmiedete Aluminiumräder, nur wenige Reifen sind platt, Tränen von Rost umspülen wie Sturz- bäche die Karosserien, „die der Wind sich selbst geformt hat“, so eine NSU-Anzeige von 1970 mit dem Titel „Schöne,





Schäferhund Arco verschreckt neugierige Teile-Touristen. Im alten Sägewerk herrscht ein Bild des Jammers. Das einst stolze Auto des Jahres 1967 vegetiert in allen Farben und Modellpflege-Varianten vor sich hin. Die meisten der 28 Rotarier befinden sich im Endstadium des Verfalls. Zeitnot und Zustand machen jede Rettungsaktion aussichtslos. Selbst das Schlachten der Limousinen lohnt sich kaum – zu viele Teile sind unwiderbringlich verloren. Was das Wasser verschonte, fiel Vandalismus zum Opfer. Motorhauben als Farbskala der Siebziger von Coronagelb über Cadizorange bis Colorado





Das Spinnennetz über der Lenkradnabe, die bemoosten Glassplitter des H4-Scheinwerfers, der Aufkleber aus den Glanzzeiten von Borussia Mönchengladbach – stumme Zeugen der Vergänglichkeit. Rostnarben auf Targaorange verschließen die Wunde des abgerissenen Chrom-Schriftzugs



„WIR KAMEN ZU SPÄT. ES IST EIN JAMMER. FAST ALLE RO 80 WANDERN IN DEN SHREDDER“

Ralf Bug, Autoverwerter





neue Welt". Aber die Fortschrittseuphorie bekam bald einen Dämpfer. Die frühe Doppelkerzen-Motorengeneration war nicht standfest, der Verbrauch für die Wagenklasse zu hoch. Herbert Hotz, ein Ford-Händler aus Gemünden am Main, hatte die Lösung für Ro 80-Pragmatiker, die nicht mehr länger Wankel-Idealisten sein wollten. Hotz fand in englischen Fachzeitschriften heraus, dass der kompakte Ford V4-Motor unter die flache Motorhaube des Aerodynamik-Weltmeisters passte. Er ließ einen Adapter fertigen, eine Art massive, sorgfältig ausgefräste Stahlplatte, die verband, was nicht zusammengehört: den brutzelig klingenden, nicht besonders brillanten Ford-OHV-Motor mit Wandler, Kupplung und Dreiganggetriebe des NSU Ro 80.

Auto-Hotz führte den Umbau in größerem Stil durch, besorgte sich Zweiliter-V4-Motoren aus England, die dort in den Ford-Modellen Zodiac und Zephyr Dienst taten und mit 87 PS und guter Elastizität den Ro 80 einigermaßen temperamentvoll beschleunigten. Es kamen aber auch deutsche 1,7-Liter-V4 zum Einbau. Doch für die Wankel-Apologeten war der V4 im Ro stets ein Affront. Die Schütthuber-Konvertierer freuten sich dafür am geringen Ver-

brauch und der völligen Sorglosigkeit ihres Bastard-Antriebs, der alle 7500 Kilometer frisches Öl und alle 100 000 Kilometer neue Stirnräder verlangte, mehr nicht. Auch Benzin mussten sie viel seltener nachfüllen.

Die Geschäftsidee von der V4-Umrüstung war nur ein Strohfeuer. Der Bauernmotor vertrug sich nicht mit dem Intellektuellen-Auto. 37 Wankelmotoren, unzählige Ersatzteile und eine geschlagene Ro 80-Armada wanderten ins Hotz-Reich der Vergessenheit. Versuche von Enthusiasten, das Inventar Ende der achtziger Jahre zu ersteigern, scheiterten. Das Schicksal der Autos nahm seinen unheilvollen Lauf, jahrelang regnete es rein, das vom Sturm abgedeckte Dach gab der Ro-Sammlung schließlich den Rest.

Wie ein Schleier hängt die zerstörte Verbundglasscheibe über dem Lenkrad, ein erblindeter Tachometer verharrt bei 86 753, das Bordwerkzeug im Kofferraum zeigt dunkelbraunen, schorfigen Rost wie ein Titanic-Artefakt. Nur die Stoßstangen und Radkappen sehen so seltsam blank und unversehrt aus. Sie waren beim Ro 80 stets aus Edelstahl.

TEXT: Alf Cremers FOTOS: Hardy Mutschler