



De Passie

Robert van Overbeeke

& zijn
NSU Ro 80

Toen in 1967 de NSU Ro 80, een revolutionaire aërodynamische limousine met wankelmotor, verscheen, stond voor **Robert van Overbeeke** een ding vast: hij zou later ook zo'n wagen willen bezitten. Als klein jochie was hij idolaat van dit ruimteschip op wielen. Die liefde voor auto's zou zijn verdere leven bepalen. Als freelance eindredacteur in de autobranche kon hij van zijn hobby zijn beroep maken.

"Pakweg vijf jaar geleden besloot ik op zoek te gaan naar mijn jongensdroom. Via een artikel over de NSU Ro 80 in een klassiekerblad, waarin een internetadres werd genoemd, kwam ik uiteindelijk terecht bij een leraar van een middelbare school. Die hield er als hobby een loods op na waarin ongeveer tien van dit soort auto's stonden in uiteenlopende condities met de bijbehorende prijskaartjes. De goede exemplaren waren te duur en de slechte niet interessant. Daartussenin was niets. Gelukkig was hij wel bereid mij bij mijn verdere speurtocht naar een redelijk voertuig terzijde te staan. Zo belandden wij enkele maanden later in Brussel waar een NSU met rotatiemotor werd aangeboden. Het bleek een fiasco. Ondertussen bleek dat een fraaie NSU uit de loods van de leraar, die door een advocaat was gereserveerd, opeens beschikbaar was geko-

men. De advocaat was halverwege het traject afgehaakt en ik zag mijn kans schoon. De Ro 80 uit 1975 verkeerde in onberispelijke staat. Alleen het koetswerk is overgespoten en het zwarte interieur is vervangen door beige. Het rijden met zo'n wankelmotor is een aparte ervaring. Dankzij een minimum aan draaiende delen en doordat de ontbrandingsenergie onmiddellijk in een roterende beweging wordt omgezet, is de motor trillingsarm en vrij snel. De 115 pk zorgen voor een acceleratie van 0 tot 100 in 13 seconden. Het is echt een motor om lekker mee door te trekken en op toeren te houden. Bij constante lage snelheid voelt de wagen zich, mede door het tweetakt karakter van de motor, minder op zijn gemak. Je zou verwachten dat zo'n rotatiemotor vanwege het grotere rendement minder brandstof zou verbruiken. Dat is helaas niet het geval. Als gevolg van de ronde behuizing, waarin zich de rotor bevindt, is er relatief veel oppervlak dat voor warmteverlies zorgt. Hij lust dus wel een slok. Dat neemt niet weg dat het technisch een vernuftig motorconcept is. Eigenlijk heel degelijk en betrouwbaar. Alleen moet je wel altijd een set bougiesleutels bij je hebben. Het kan gebeuren dat, net als bij brommers, de bougies vet slaan. Een lastig, maar onschuldig ongemak."

Rentabiliteit wegvervoer naar laagterecord

De gemiddelde rentabiliteit in het grensoverschrijdende wegvervoer is vorig jaar gedaald tot -3,3 procent, het laagste cijfer dat ooit in Nederland is waargenomen. Met een cijfer van -0,4 procent presteerde het binnenlands wegvervoer minder slecht. Onderzoeksbureau NEA verwacht dat de winstgevendheid in de sector dit jaar over de hele linie verder zal afnemen.

In 2008 daalde de rentabiliteit in het wegvervoer al flink. De situatie is in de loop van 2009, onder invloed van de kredietcrisis, verder verslechterd en de vrachtprijzen zijn extra onder druk komen te staan. NEA verwacht derhalve dat het wegvervoer dit jaar op een dieptepunt afstevent. Het bureau ging er aanvankelijk nog van uit dat het gemiddeld rendement voor 2009 zou uitkomen op -1,4 procent. Dat cijfer is echter op basis van de recente ontwikkelingen naar beneden bijgesteld op -1,7 procent.

Het grensoverschrijdend vervoer kampt al zo'n tien jaar met rode cijfers. Alleen de grote internationale transporteurs met een vloot van 50 of meer voertuigen zien kan om nog winst te maken. En dat positieve resultaat is bovendien vooral te danken aan het rendement dat zij behalen met andere logistieke activiteiten. NEA gaat in de berekeningen van uit dat de rentabiliteit voor de grensoverschrijdende wegvervoerders dit jaar uitkomt op een negatief netto-overschot van 4,8 procent, een nieuw dieptepunt.



Vooraf kleine wegvervoerders leiden onder het teruglopend ladingaanbod.