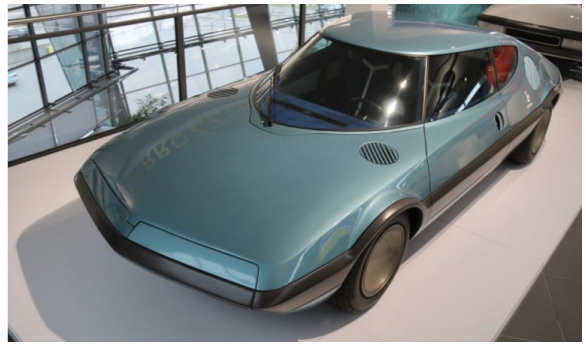


## TRAPÈZE NSU, 1973

NSU pensait disposer d'une excellente technologie et, sur cette base, a conçu et développé une superbe berline, la NSU Ro80. Présentée en 1967, la Ro80 était propulsée par le moteur rotatif innovant Wankel placé à l'avant de la voiture pour manœuvrer les roues avant grâce à la boîte de vitesses semi-automatique à trois vitesses. Non seulement cela, mais elle se démarque également par sa carrosserie aérodynamique remarquable et attrayante, à la pointe de l'époque.



La puissance de la propulsion Wankel était innovante : seulement 995 cm<sup>3</sup> développaient 113 ch. Bien que la réponse initiale à la voiture ait été excellente, la NSU Ro80 a rapidement commencé à avoir la réputation d'être trop gourmande en carburant, suivie de graves problèmes de fiabilité. Suite aux coûts de développement engagés par NSU pour le moteur Wankel et à l'échec du Ro80, le constructeur se retrouve dans une grave crise financière en 1969, lorsqu'il est racheté par Volkswagen. Si NSU voulait continuer à exister en tant que marque, il lui fallait un produit phare mettant en valeur les vertus du moteur rotatif compact Wankel, qui s'exprimaient au mieux dans un contexte sportif.

Nuccio Bertone a vu dans ce raisonnement une opportunité entrepreneuriale importante et a proposé une version coupé de la Ro80. Marcello Gandini a toujours été obsédé par les problèmes d'agencement et de conception d'une voiture dont le moteur est placé au centre. L'espace pour deux n'était pas un problème en soi, mais accueillir quatre adultes et positionner le moteur au centre était un véritable défi.

Gandini a vu une opportunité dans le moteur compact du Ro80. Déplacer le groupe motopropulseur et la transmission du NSU vers l'essieu arrière était facile. Ensuite, nous sommes arrivés à l'aménagement, et c'est ici que Gandini a eu une révélation : pourquoi ne pas placer les deux sièges arrière à l'extérieur du moteur rotatif compact, obtenant ainsi de l'espace pour les deux sièges avant positionnés épaule contre épaule ? De cette manière, les jambes des passagers arrière s'étendent le long du côté et à l'extérieur des deux sièges avant.

Une fois le positionnement du moteur et des quatre sièges défini, une structure de forme trapézoïdale a été créée et c'est pourquoi le concept NSU a été appelé Trapeze. L'empattement a ensuite été calculé avec les jambes du conducteur et du passager avant tendues entre les roues, presque jusqu'à la ligne de l'essieu avant.

La configuration innovante était complétée par un design brillant qui comprenait un pare-brise avant-gardiste profondément incurvé, inspiré de la Lancia Stratos, aussi enveloppant qu'une visière de casque, qui s'étendait vers l'arrière pour incorporer l'ensemble des vitres arrière.

Avec une ligne de ceinture droite et un profil en forme de V qui faisait écho à celui du Runabout, le Trapeze présentait plusieurs autres caractéristiques de conception et de sécurité innovantes, comme un pare-chocs en plastique bleu qui parcourait tout le périmètre de la voiture, sous la forme d'une ceinture pour une protection latérale.

Présentée au Mondial de l'Automobile de Paris en 1973, la Trapeze était la star du salon et a été largement présentée dans les magazines et journaux du monde entier. La visibilité médiatique positive n'a cependant pas suffi à sauver la marque NSU.

Heureusement, le concept survit dans la collection Bertone.