



# STATT BODY BUILDING

*Den Anstoß gab ein schrulliger kleiner Sportwagen. Seither hat sich EZ Electric Power Steering darauf spezialisiert, Klassiker leicht lenkbar zu machen*

TEXT & FOTOS Berthold Dörrich

Der Einbau einer elektrischen Servolenkung in einen Klassiker ist nicht ganz trivial – auch unter Originalitäts-Gesichtspunkten. Seit einigen Jahren hat sich der holländische Hersteller EZ Electric Power Steering aber gerade darauf spezialisiert und bietet mittlerweile Lösungen selbst für ausgefallene Typen an. Wir machten mit einem Alvis TD21 Cabriolet die Probe aufs Exempel!

Wenn ich ab und zu gefragt werde, welchen Sport ich betriebe, antworte ich ohne rot zu werden: »Sportwagen fahren«. Denn schon lange vor der Erfindung moderner Muckibuden gab es eine effiziente und weitaus stilsicherere Methode, sich eine ordentliche Oberarmmuskulatur zuzulegen: einfach regelmäßig mit einem klassischen 1,5-Tonnen-Cabriolet rangieren und einparken.

Deshalb habe ich den Aufnahmeantrag fürs Fitness-Studio zum wiederholten Mal ohne schlechtes Gewissen beiseite gelegt. Ich fürchte, dieses Jahr werde ich mit dieser Ausrede nicht mehr durchkommen – ich habe meinem Alvis TD21 Cabriolet eine Servolenkung spendiert, und schon nach den ersten Metern war mir klar: Ab sofort ist alles anders!

Bei Fahrzeugen, für die eine Servolenkung als Extra verfügbar war, tolerieren Puristen die Nachrüstung gerade noch. Als großes Fragezeichen kommt bei einer Nachrüstlösung jedoch auch dann die technische Seite dazu. Das macht den Umbau zu einer delikaten Sache. Immerhin ist die Lenkung ein äußerst sicherheitsrelevantes Teil, an dem im Zweifelsfall das Leben des Fahrers und seiner mitfahrenden Familie hängt. Wer will sich da auf die Bastel-Lösung eines Hinterhofschaubers verlassen?

Für meinen Alvis hatte ich keine Wahl. Auch beim 1958 vorgestellten TD21 experimentierten die Alvis-Ingenieure bei einigen Fahrzeugen mit einer hydraulischen Servolenkung. Als optionales Extra war sie aber erst ab 1963 erhältlich.

Um den Puristen in mir zu beruhigen, sollte der Einbau reversibel sein, damit gegebenenfalls der Originalzustand wieder herzustellen ist. Außerdem sollte alles so diskret wie möglich eingebaut sein.

Mit diesem Anforderungskatalog gewappnet, fand sich der Alvis dann in der blitzsauberen Halle von EZ Electric Power Steering im holländischen Leerdam wieder – ich wollte mir genau ansehen, wo meine Servolenkung herkommt und wie sie eingebaut wird. Auf den ersten Blick beeindruckt die außergewöhnliche Professionalität, mit der dort zu Werke gegangen wird.

Die Firma ist ein feiner Tüftler-Betrieb, wie man ihn eher in den Landgemeinden um das Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach erwarten würde als in der holländischen Auto-Diaspora. Was vor sieben Jahren als Bastelarbeit für einen Opel GT begonnen hatte, ist heute ein florierender Entwicklungs- und Produktionsbetrieb, der nicht nur Nachrüstlösungen für unterschiedlichste Klassiker entwickelt, herstellt und weltweit vertreibt, sondern auch die Serien-Servolenkungen für Morgan liefert.

Im Prinzip funktionieren die Anlagen für alle Fahrzeuge gleich: Am oberen Teil der Lenksäule, unter dem Armaturen Brett versteckt, wird eine elektrische Antriebseinheit eingesetzt, die die Servounterstützung der Lenkbewegungen übernimmt. Dazu kommt ein kleines Kästchen, die Steuereinheit, die ihre Impulse von einem Torsionselement mit zwei Winkellagegebern in der Lenksäule erhält und die Servokraft regelt.

EZ Electric Power Steering ist nicht der einzige Anbieter, der derartige Systeme anbietet. Doch kein anderer verfügt über eine vergleichbar breite Palette an speziellen Lösungen für die unterschiedlichsten Typen – und damit natürlich auch über die entsprechende Erfahrung.

In langen Regalreihen liegen die speziell gefertigten Einzelteile für die verschiedenen Fahrzeugtypen. In einem anderen Regal lagern Holzboxen mit Original-Lenkungen solch ausgefallener Typen wie Iso Grifo, DeLorean, Ferrari Daytona, DeTomaso Pantera oder Facel Vega. Als Referenzmuster.

Wann immer ein entsprechendes Fahrzeug in die Werkstatt kam, wurden die Maße abgenommen und eine entsprechende Kleinserie hergestellt, sodass heute für praktisch jeden marktgängigen Klassiker ein entsprechendes System vorrätig ist. Das beinhaltet Brot-und-Butter-Typen von Jaguar, Austin Healey, Mercedes, MG oder Triumph.

Besonders stolz sind die Holländer jedoch auf Sonder-Aufträge, die sie als Einzelanfertigungen



**SÄUBERLICH AUFGEREiht**  
Die Einzelteile der Servolenkung vor ihrem Einbau



**KOMPETENZ-ZENTRUM**  
In Holzboxen lagern Original-Lenkungen seltener Klassiker als Referenz für Kleinserien

entwickeln und herstellen. Ein Delahaye 135 oder ein Vorkriegs-Kompressor-Mercedes gehören ebenso dazu wie die Lenkung für einen seltenen Vorkriegs-Minerva, die gerade auf den Werkbänken entstand. Selbst solche Brocken wie ein Blower Bentley oder ein American-LaFrance-Ungetüm wurden hier schon erfolgreich umgerüstet.

Wenn Ihnen also demnächst ein LaFrance-Fahrer mit schlanken Oberarmen und einem entspannten Lächeln in der Kurve begegnet, sollten Sie ihn mal danach fragen, wie er lenkt.

Als mein Alvis an die Reihe kommt, geht alles sehr schnell. Gerade habe ich mich mit Ruud Jong und Roger Reijngoud ein wenig über ihre Philosophie unterhalten und darüber, wie sie gemeinsam mit dem Deutschland-Importeur Wolfgang Hüttner aus der Idee eine Firma gemacht haben, da liegen schon die Einzelteile der Lenkung ausgebaut und fein säuberlich aufgereiht auf dem Boden. Daneben die Teile des Servo-Kits, die in den nächsten Stunden nach und nach eingebaut werden.

Die Konfiguration des Alvis erweist sich als ein wenig *tricky*, denn nicht nur der Hupenknopf, auch der Blinkerschalter befindet sich bei meinem frühen Exemplar im Pralltopf. Das erfordert Tüftelarbeit. Weil die Lenksäule einteilig ist, wird sie durchgetrennt und das verbleibende Teil mit dem Servo-Kit verschweißt. Bei den meisten Klassikern mit mehrteiliger Lenksäule ist das nicht notwendig.

An dieser Stelle bin ich jedenfalls froh, es mit einem qualifizierten Betrieb zu tun zu haben, dessen Arbeit regelmäßig vom deutschen TÜV zertifiziert wird.

Sollte die elektrische Servounterstützung einmal ausfallen, bleibt die volle Lenkfähigkeit erhalten. Die originale Lenksäule bekomme ich am Ende im Kofferraum mit, ich könnte das Ganze also recht problemlos wieder auf den Original-Zustand zurückrüsten. Ich bin mir aber ziemlich sicher, dass ich das so schnell nicht machen werde!

Nach acht Stunden Umbauzeit kommt der Moment der Wahrheit, als ich den Alvis zum ersten Mal durch die engen Sträßchen von Leerdam lenke und ihn präzise in eine enge Parklücke bugsiere. Nachdem ich den Grad der Servounterstützung einmal über das kleine Einstellrad am Elektronik-Kästchen unterm Armaturenbrett festgelegt habe,

lässt sich das Lenkrad beim Rangieren jetzt buchstäblich mit dem Finger drehen.

Auch auf den verwinkelten holländischen Landstraßen erlebe ich ein völlig anderes, präziseres Fahrgefühl! Bei schnellerer Fahrt nimmt die Servounterstützung automatisch ab, da geringere Kräfte auf das Torsionselement wirken.

Beim Blick auf die Regale bei EZ Electric Power Steering hatte ich mich darüber gewundert, besonders viele Kits für italienische Sportwagen-Typen zu finden. Jetzt wird mir schon nach den ersten Metern klar, warum das so ist: Die elektrische Servolenkung ist nicht nur beim Rangieren sehr angenehm, richtig abgestimmt bietet sie auch auf der Landstraße ein präziseres Fahrerlebnis. Denn sie reduziert die fühlbare Kopfflastigkeit von Modellen mit schweren 6-, 8- oder 12-Zylindermotoren.

Das schwere Schiff lässt sich jetzt auch ohne Kapitänspatent präzise durch die Kurven zirkeln, ohne dass man die Rückmeldung von der Straße vermissen würde.

Alles prima also, wenn ich die ganze Anlage im Frühjahr in den Fahrzeugpapieren eingetragen haben werde und mir ein gnädiger TÜV-Prüfer trotz der Umrüstung das H-Kennzeichen belässt.

Nur einen Haken hat die Sache dann doch: Wirklich ernsthaft muss ich mir dieses Jahr Gedanken machen, ob und wie oder wo ... ich mich also doch noch bei einer Muckibude anmelden soll.

## Der Witz mit dem H-Kennzeichen

Seit 2007 stellen Roger Reijngoud und Ruud Jong elektrische Servolenkungen für Klassiker her. Den Einbau übernehmen qualifizierte Importeure bzw. von ihnen autorisierte Händler in mittlerweile fast zwanzig Ländern – selbst in Malaysia, Singapur, Russland oder Japan. In Deutschland und Österreich importiert und vertreibt Wolfgang Hüttner in Eidelstedt die Anlagen, er kümmert sich um Händler, die sie fachgemäß einbauen, und um die rechtliche Situation (H-Kennzeichen, TÜV-Gutachten für die verschiedenen Typen). Für mehr als 100 Fahrzeugtypen liegen die entsprechenden Gutachten vor.

Für andere Typen ist eine Einzelabnahme durch den TÜV erforderlich. Kniffliger ist die Situation mit dem H-Kennzeichen: Nach den Buchstaben des Gesetzes muss der Prüfer das H-Kennzeichen entziehen, wenn er die Anlage entdeckt, da das Auto mit nicht zeitgemäßer, nachträglich eingebauter Veränderung dem Gedanken des H-Kennzeichens widerspricht. Dies gilt im Übrigen auch für andere sinnvolle Nachrüstungen, wie zum Beispiel elektronische Zündanlagen.

Die Kosten für die Nachrüstung durch EZ Electric Power Steering sind abhängig vom jeweiligen Modell. Sie beginnen beispielsweise bei € 1800 für einen Volvo P 1800, für einen Jaguar E-Type kostet sie inklusive Einbau € 3300. Fast logisch: Für Edel-Exoten wie einen Ferrari 275 GTB müssen dann schon € 4500 angelegt werden.

// [www.ezpowersteering.de](http://www.ezpowersteering.de)