



Over sturen!

Stel, je hebt een klassieke Aston Martin of Maserati. Geweldige auto's, maar het blijven ondingen om te besturen, tenzij je de armen van Popeye hebt. Een bedrijf in Herwijnen heeft de oplossing; EZ Powersteering bouwt stuurbekrachtigingen in klassiekers.

TEKST NIEK VAN DER HEIJDEN | FOTO'S ANDREW WALKINSHAW

Om mijn geheugen weer even op te frissen staat er in Herwijnen een Alvis Speed Twenty-five SB Tourer klaar waar ik even mee mag rijden. Gewoon, om te voelen hoe zwaar het sturen is in een vooroorlogse auto: ik moet meteen een driepunts keermanoeuvre uitvoeren om weg te komen. Daar krijg je dikke armen van! En ik voel ook weer dat het zelfcenterende vermogen van een stuurinrichting toen nog uitgevonden moest worden. Dat is bijna voldoende om de brede grijs van mijn gezicht te halen. Nee, ik lieg. Die grijs zit gebeïeld. Als ik weer terug ben, vertelt Ruud Jong, de techneut van het bedrijf, dat de Mercedes Kompressor (het model uit 1935 met vijf liter straight-eight) in de garage nog veel zwaarder stuurt. Die auto wordt nog dagelijks gebruikt, tenzij er pekkel op de weg ligt.

Vergelijking

Daarna mag ik bij een Mercedes Benz 220 cabrio uit 1952 proberen hoe het met en zonder bekrachtiging stuurt. Op mijn verzoek stuurt Ruud's vrouw Anita. Dan kunnen we zien dat het voor niet heel grote vrouwen dankzij stuurbekrachtiging een stuk makkelijker wordt om met zo'n klassieke schoonheid te rijden. Ze moet even wennen aan de versnelling, maar verder rijdt deze prachtige wagen heerlijk, ook voor haar. Als haar man de zekering uit het EZ-systeem heeft gehaald, kost het sturen zichtbaar meer moeite. 'Het klinkt wat vrouwonvriendelijk, maar we krijgen regelmatig te horen dat stuurbekrachtiging de mogelijkheid opent om je vrouw te laten rijden. Volgens een Engelse klant is het heel handig na een bezoek aan de pub. Maar we hebben bijvoorbeeld ook een rallyrijder die met zijn vrouw een team vormt. Dank zij de stuurbekrachtiging kan zij nu sturen en hij kaartlezen. Wat ons diep raakte, was een MS-patiënt die in tranen belde dat hij niet meer in zijn Aston Martin kon rijden. Die man was enorm dankbaar dat we hem zijn hobby terug konden

geven', vertelt Roger Reijngoud, de andere compagnon, die de commerciële kant van het bedrijf behartigt.

Start

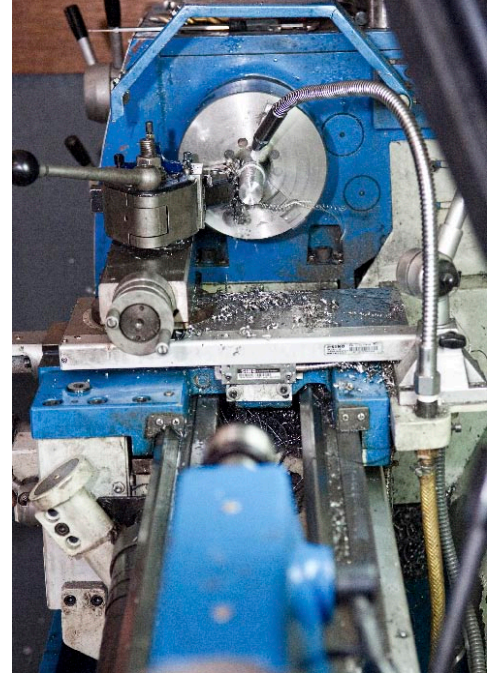
Ruud en Roger kenden elkaar al voordat ze gingen samenwerken. Ruud had een garagebedrijfje; hij was gespecialiseerd in de Matra Sport. Roger reed in die tijd Opel GT en ook dat model is nog op het erf te vinden. 'Die auto had een heel zware koppeling, maar dat was redelijk eenvoudig op te lossen. Het zware sturen bleek lastiger. Ik kende iemand die een hydraulisch systeem had gemaakt, maar ik had ook van elektrische systemen gehoord. We waren daar vaak mee bezig, maar echt goed kregen we het niet. Tot we op een beurs in Engeland de gouden tip kregen: een techniek die zelfs in de Formule 1 werd gebruikt. Het heeft iets te maken met een torsiestift in de stuurkolom, goede sensoren en elektronica.'

Uitgangspunten

De mannen ontwikkelden hun systeem verder. Een belangrijke eigenschap is dat de kracht waarmee het sturen wordt ondersteund, alleen maximaal is als er maximale kracht gevraagd wordt, bijvoorbeeld bij parkeren. Hoe groter de snelheid, hoe minder ondersteuning nodig is en dus houd je meer gevoel in het stuur. Desgewenst kan die karakteristiek zelfs instelbaar gemaakt worden. 'Maar we merken dat onze standaardinstelling vaak gewoon goed is', vertelt Roger, met het zelfvertrouwen van de goede ambachtsman. Een heel belangrijk uitgangspunt is dat je het moderne hulpmiddel niet mag zien. En dat is gelukt, de bekrachtiging zit uit het zicht, waardoor het klassieke karakter van de auto behouden blijft. Tenslotte vervangt het systeem alleen de stuurkolom. De hele stuurinrichting blijft origineel. Als je het systeem uit zou willen zetten, voelt het sturen weer als vanouds. De nieuwe stuurkolom is op maat gemaakt



Zelfs een zware Mercedes-Benz uit 1952 is nu met de pink te sturen.



VOOR ELKE AUTO WORDT EEN NIEUWE STUURKOLOM ONTWIKKELD, EEN DURE GRAP

van hoogwaardige materialen (en is vaak beter dan het origineel), en kan worden bevestigd op de bestaande montagepunten.

Ontwikkeling

Dat betekent dat voor elke auto die nog niet eerder aan de beurt is geweest, een nieuwe stuurkolom ontwikkeld moet worden. Een dure grap, maar dit verdient het bedrijf later weer terug. Soms ook als je dat niet verwacht. Die Alvis waar ik in reed, is een vrij zeldzame verschijning. Maar toen de fabriek in de jaren zestig stopte, nam een deel van het personeel de tekeningen en onderdelen over en ging verder als Red Triangle. Dat bedrijf restaureert nog vaak Alvissen en bestelt ongeveer eens per maand een systeem, zodat deze investering zichzelf goed heeft terugverdiend.

De echte vaste gasten in de werkplaats zijn de al genoemde Aston Martins en Mercedesen, maar ook Jaguar XK's en E-types, MGB's, Porsches, Citroën Traction Avants en HY's komen regelmatig langs. Inmiddels beschikt EZ over een behoorlijk arsenaal aan modellen. Ze weten van heel veel auto's welke mogelijke modelvarianten er zijn, en wat er binnen zo'n variant dan ook nog weer anders kan zijn. Of bijvoorbeeld welke stuurhuizen van Aston Martins je ook aan kunt treffen in MG's.

Verder zijn moderne sportauto's over het algemeen compromisloos ontworpen, waarbij makkelijk sturen geen hoge prioriteit krijgt. Er komen daarom ook nogal de nodige Ferrari's, Porsches, rally-auto's en andere exoten naar EZ.

Kleinere stuurwielen

Een bijkomende voordeel van stuurbeheersing is dat je met een kleiner stuurwiel toe kunt. Vroeger werden grote sturen gemonteerd omdat je met een kleiner exemplaar eenvoudigweg de wielen niet kreeg verdraaid, maar onze 21^e eeuwse buiken willen nog wel eens ruzie hebben met die grote sturen. EZ werkt dan ook samen met een Duits bedrijf dat volkomen authentiek ogende kleinere sturen kan maken.

Certificering

De systemen van EZ zijn goedgekeurd door keuringsinstantie TÜV, mits ze door professionals worden ingebouwd. Voor die inbouw begint een Europees dealernetwerk te ontstaan, onder meer doordat Ruud en Roger regelmatig op Europese klassiekerbeurzen te zien zijn. Hun bedrijf heeft ook een ISO-certificaat. 'Dat zou je niet zeggen als je hier zo rondloopt', grinnikt Roger. Het lijkt inderdaad een beetje of je bij de plaatselijke smid terecht bent gekomen. Maar als je naar de auto's kijkt, naar de numeriek gestuurde draaibank en de kwaliteit van de onderdelen, kom je van dat idee snel terug. Roger zoekt nieuwe mensen, en die zullen niet geselecteerd worden op hun vaardigheid met de smidshamer.

En dan is er het dilemma of dat nou wel kan, zo'n modern hulpmiddel in een oldtimer. Het antwoord op die ethische vraag zullen de eigenaars van een oldtimer zelf moeten vinden. Feit blijft dat zo'n stuurbeheersing een hoop toevoegt aan het rijplezier. **AM**

Het lijkt of je bij de plaatselijke smid terecht bent gekomen, maar alles is gecertificeerd.

Roger Reijngoud: 'De basis van ons systeem wordt zelfs in de Formule 1 gebruikt.'

