

# AUTO UND HANDEL

## Adenauer mit Servolenkung

**SCHWERGÄNGIG** Das Fehlen einer Lenkhilfe trübt vielen Liebhabern klassischer Automobile die Fahrfreude, aber es gibt seit kurzem eine saubere Lösung.

### JÜRIG WICK

Das erste Auto mit einer hydraulischen Servolenkung stellte Chrysler 1950 vor. Danach ging es Schlag auf Schlag – kaum ein amerikanisches Auto, das nicht wenigstens gegen Aufpreis mit Power Steering erhältlich war. Nicht so in Europa, wo Autofahren immer noch fast ausschliesslich harten Männern vorbehalten blieb, während drüben besorgte Mütter schon längst ihre Liebsten zur Schule chauffierten.

**FITNESS** Selbst dem majestätischen Mercedes 300 Adenauer wurde 1951 eine Servolenkung missgönnt, so ersparte sich der Kanzlerchauffeur das Fitnessstudio. So auch die italienischen Supersportwagen bis tief in die 60er-Jahre hinein. Und die englischen Jaguar- und Aston-Martin-Modelle. Servolenkungen waren etwas für Warmduscher, und so einer wollte damals keiner sein; davon jedenfalls gingen die Hersteller aus. Wenn man analysiert, kommt man drauf: Das Aufkommen der Servolenkungen und der Fitnessstudios ist ungefähr deckungsgleich, mittlerweile beidseitig flächendeckend.

Die Oldtimerszene feiert Urständ, und sie wird naturgemäss in erster Linie von reiferen Menschen unterhalten, die sich an die Annehmlichkeiten einer Ser-

volenkung gewöhnt haben. Nachrüstungsversuche hat es immer wieder gegeben, meistens mit unverhältnismässigem Aufwand und ohne überzeugendes Resultat.

Vor vier Jahren hat die holländische EZ Electric Power Steering eine praxisgerechte Lösung lanciert und bis heute Adaptionen für über 100 Modelle entwickelt. Wie der Firmenname schon suggeriert, handelt es sich dabei um ein System mit einem herkömmlichen Elektromotor. Die Vorteile sind bestechend – vor allem der in der Szene wesentlichste, nämlich, dass ein Rückbau in den Originalzustand jederzeit möglich ist, falls man sein Auto einmal auf den Laufsteg fahren und Punkte sammeln will.

**FAST UNSICHTBAR** Die notwendigen Komponenten lassen sich praktisch unsichtbar unter dem Armaturenbrett installieren. Wenn man stolz den Motor herzeigen möchte, sieht man gar nichts. Das System ist wartungsfrei, und es können keine Undichtigkeiten auftreten. Ausserdem ist die Unterstützung einstellbar, und die Lenkung arbeitet geschwindigkeits- und lastabhängig.

Für eine eingebaute EZ Power Steer-

**FORTSETZUNG AUF SEITE 34**



**1** In etwa einem Jahr wird dieser Jensen CV8 1963 an der Rallye Peking-Paris antreten.

**2** Neues Fahrgefühl im Alvis dank EZ-Lenkung.

**3** Die idyllische Location der Classic & Vintage Cars AG in Hünibach nahe Thun.

Fotos: Jürg Wick

## CLASSIC &amp; VINTAGE CARS AG

## NACHRÜSTUNGEN UND RESTAURATIONEN

Im Jahr 2005 machte der Maschineningenieur Franz Hatebur sein Hobby zum Beruf und gründete die Classic & Vintage Cars AG in Hünibach bei Thun. Nicht zufälligerweise, sondern weil den Basler sein Liebesglück dorthin verschlagen hatte. Idyllischer kann man es mit dem Thunersee im Blick kaum treffen.

Hatebur übernahm den Fundus von Hans Dietrich, dem mit 84 Jahren verstorbenen «Alvis-Graber-Guru», spezialisierte sich also auf Alvis und überhaupt auf Engländer. «Schreiben Sie nicht zu schön über uns. Das ist nur Wasser in den Rhein gekippt», sagt der 44-Jährige und deutet an, dass sich seine Unternehmung erfreulich entwickelt hat. Denn nicht nur das Geschäft mit den Nachrüstungen von EZ-Lenkungen, sondern auch jenes mit Restaurationen und der Wartung von klassischen Autos hat sich besser als erhofft angelassen. «Aufträge haben wir genug, die Schwierigkeit in unserer Szene ist das Personal. Gute Leute zu finden, ist extrem schwer, anlernen geht kaum», sagt Hatebur, der keine Konkurrenten, sondern nur Kollegen kennt. So finden in der Classic & Vintage Cars AG neben zwei Eidgenossen ein Amerikaner und ein Deutscher ihr Auskommen. **JW**



1



2

**1** Die Komponenten der EZ-Nachrüstung: Elektromotor, Ritzel, Lenksäule, Steuergerät.

**2** An Aufträgen mangelt es nicht.

**3** Der Elektromotor unter dem Armaturenbrett ist kaum zu sehen.

## FORTSETZUNG VON SEITE 33

ing muss man zwischen 2500 und 7000 Franken kalkulieren: «Am teuersten ist es bei Fahrzeugen mit Lenkradschaltung, wie zum Beispiel beim Adenauer-Mercedes, oder bei solchen mit durchgängig starrer Lenksäule, wie etwa dem Austin Healey», sagt Franz Hatebur, der sich die Vertriebsrechte in der Schweiz gesichert hat (siehe Kasten). Der gebürtige Basler hat schon über 30 Umbauten erledigt und demonstriert die Funktion an einem 1960er-Alvis-Graber. Die elektrische Servohilfe arbeitet geräuschlos, nicht zu schwammig, sondern angenehm straff. Parkieren auf Fingerdruck.

**SERVO FÜR DÖSCHWO** Ein Blick auf

die Liste der möglichen Kandidaten für einen Umbau ([www.ezpowersteering.nl](http://www.ezpowersteering.nl)) führt vor, dass Nachrüstungen nicht bloss für klassische Fahrzeuge wie Aston Martin DB2 bis DB6, sondern auch für Nutzfahrzeuge (beispielsweise VW LT) oder – kein Witz – für den Citroën 2 CV oder den Original-Mini offeriert werden. Bei diesen Modellen ist der Umbau eher günstig. Auch bei älteren Porsche 911 hält sich der Aufwand in Grenzen.

Eine EC-Prüfung wurde erfolgreich absolviert, sodass dereinst EZ-Umbauten nicht mehr einzeln auf dem Strassenverkehrsamt abgenommen werden müssen. Das dürfte die auf grosse Resonanz gestossene Möglichkeit der Oldtimer-Umrüstung auf Servolenkung noch etwas vergünstigen.



3