Easy powered Facel II

In een klassieker komt stuurbekrachtiging niet veel voor, want pas in de jaren '80 werd geassisteerd sturen gemeengoed. Wie veel rijdt met zijn old- of youngtimer dient dus over spierballen te beschikken. Of even langs te gaan in Herwijnen. Daar wordt door EZ Electric Power Steering namelijk het ei van Columbus ingebouwd. Zoals in de hier gepresenteerde Facel Vega. De eigenaar van deze Facel II rijdt veel rallies en toertochten en vond dat de auto daarom een aanpassing verdiende. Chicane Magazine probeerde de nieuwe stuurinstallatie uit.

tekst Michiel Mulder en Peter Dielissen, fotografie Michiel Mulder

Onder aan de Lingedijk in de buurt van Acqoi staat een onopvallende loods met voor de deur een VW-bus, een Peugeot 205 Cabrio, een Opel GT en een Morgan. Hier moet EZ Electric Power Steering BV gevestigd zijn. Lingedijk 12, Herwijnen, zo meldt mijn Frau Navi. Nou zit ze er wel eens naast, maar in dit geval klopt het: als ik de deur open doe, sta ik in een rommelige showroom annex ontvangstruimte waar drie Italiaanse exoten resideren. Op mijn opmerking dat zo'n drietal Italiaanse schonen wel even een binnenkomer is, verontschuldigt Roger Reijngoud van EZ Powersteering zich. "Die Maserati Bora en Ferrari Mondial zijn praktisch klaar en de Lamborghini Espada is een studiemodel om een prototype stuurbekrachtiging te kunnen ontwikkelen", vertelt hij. "Dat ze hier nu alle drie staan is eigenlijk bijzonder want we doen niet alleen maar exotica. We modificeren alles, van kampeerbussen tot en met superauto's. Soms stoot je door puur toeval op een klantenkring. Die Mercedes camper die achter staat bijvoorbeeld. We hadden er één gedaan en vervolgens stroomde het orders van de hobbyclub in Duitsland die met die dingen rijden. Logisch, want zo'n bus is pittig sturen. Koffie?".

Wereldwijde levering

In Herwijnen kijken ze niet gek meer op van een bijzondere auto. De meest uiteenlopende automobielen komen voorbij in de werkplaats en het bedrijf levert voor een breed scala aan klassiekers en youngtimers aangepaste stuurkolommen met stuurbekrachtiging. "Vorige week hebben we een Ferrari 348 gedaan en deze week hebben we onder andere een Morgan, een Facel Vega en een Bentley in huis. Volgende week beginnen we aan een Bristol, maar als je volgende maand terug komt is de situatie weer geheel anders". Natuurlijk zijn de exclusieve auto´s de lekkerste, maar ook voor ´gewonere´ klassiekers als Volvo´s, Landrovers en Jaguars wordt stuurbekrachtiging geleverd. >>>

Links: de karakteristieke neus van een Facel Vega.
Rechtsonder: de details van de auto maken hem lekker Frans.
Wie verzint nu dergelijke richtingaanwijzers?

Dit is typisch zo'n bedrijf zoals er volop te vinden zijn in Nederland: een specialist die in zijn eigen vakgebied een perfect product ontwikkeld heeft en daardoor in razend tempo een klantenkring opbouwt. Over de halve wereld wel te verstaan, want oprichters Roger Reijngoud en Ruud Jong zijn op praktisch iedere belangrijke klassiekerbeurs in Europa te vinden, en de stap naar Pebble Beach wordt overwogen. "De VS zijn een enorm afzetgebied, en we hebben daar en in veel andere landen een vertegenwoordiging, maar niet overal staan we ook op beurzen. De ervaring is echter dat het laten zien van het product de klant over de streep trekt". Die lijst met klanten en opdrachtgevers is trouwens indrukwekkend voor zo'n jonge onderneming. "We leveren aan Kienle en de Aston Workshop, maar ook voor grote verzamelaars in Italië hebben we auto's aangepast", vertelt Reijngoud. Ja, dat zijn namen waar je mee thuis kunt komen!

De elektrische stuurbekrachtiging van EZ Electrical Power Steering bleek dan ook het ei van Columbus te zijn voor klassieke auto's. Roger Reijngoud en Ruud Jong ontwikkelden een bekrachtiging die volledig geruisloos en onderhoudsvrij werkt en, in tegenstelling tot veel oorspronkelijke bekrachtigingen, functioneert zonder hydraulisch systeem. De stuurkolom wordt aangepast met een torsiestaaf en een sensor die de weerstand meet als eraan gedraaid wordt. Vervolgens wordt de elektromotor aangestuurd, die de exacte hoeveelheid hulpkracht levert om soepel te sturen zonder het gevoel in het stuur te verliezen. Geen Nintendo-feeling zoals bij veel moderne stadsautootjes dus! De bekrachtiging is snelheidsafhankelijk door een pulskoppeling aan de snelheidsmeter. Eigenlijk een doodsimpel idee, maar wel een dat in de uitwerking nogal wat voeten in de aarde had. Zo verschilt de stuurkolom namelijk per merk en type auto…

…"Probleem is dat met handgebouwde auto's niet altijd alles op dezelfde plaats zit"…

Productie in eigen huis

Achter de balie zie ik een hoeveelheid stellages met onderdelen. Gele stickertjes vermelden intrigerende namen als Iso Grifo, Ferrari Daytona, Alvis en Jaguar Mk7, maar ook Land Rover, E-type, Volvo P1800 en Citroën TA. "We produceren alle onderdelen in eigen huis, want je kunt veel spullen helemaal niet krijgen op de vrije markt. We maken dan een mal van het na te maken onderdeel en zorgen ervoor dat alle onderdelen van de stuurkolom goed gedocumenteerd worden in een werkhandleiding, zodat we bij een volgende klus probleemloos kunnen leveren. Als de kans bestaat dat er meer opdrachten gaan komen, maken we vaak direct een serie onderdelen. Dan heb je ze maar vast op voorraad. Op beurzen maken we ook altijd een rondje om, indien mogelijk, van nog onbekende auto's het dashboard van onder te fotograferen. Documentatie is voor ons zeer belangrijk want het is iedere keer weer afwachten wat je voor je kiezen krijgt!".

Reijngoud pakt een stuurstang uit de P1800-bak. "Kijk, dit is een voorbeeld van waar wij mee te maken krijgen. De Volvo P1800 heeft op de stuurstang een Engelse maat vertanding zitten terwijl de rest van de auto gebaseerd is op Europese maten. Dat komt omdat de eerste P1800's gebouwd werden bij Jensen in Engeland. Toen de productie uiteindelijk naar Zweden ging, hebben ze dat maar zo gelaten, maar je moet het wel even weten". Dergelijke creatieve oplossingen uit het verleden zijn niet de enige hoofdpijnpunten bij het inbouwen van stuurbekrachtiging in een klassieker, zo krijg ik te horen. "We modificeren een stuurkolom normaal gesproken, maar we bouwen ze ook wel helemaal na omdat dat veiliger en beter is. De originele stuurkolom blijft dan bij de auto, zodat die altijd weer in originele staat teruggebracht kan worden". Reijngoud pakt de stuurkolom van de Lamborghini Espada, "Kijk, zie je dat gevlochten gedeelte? Dat moet ervoor zorgen dat de stuurstang inklapt bij een aanrijding, maar het is zo fragiel dat je zonder bekrachtiging vervorming kunt krijgen op de kolom. We zijn nu aan het werken aan een oplossing. Overigens is onze best verkopende stuurbekrachtiging die voor de Ferrari Daytona. Die leveren we echt wereldwijd. Probleem is alleen dat met die handgebouwde auto's niet altijd alles op dezelfde plaats zit, daarom houden we bij het produceren van hulpstukken en mallen altijd rekening met de mogelijkheid van verstelling om de boel perfect pas te krijgen, want we willen absoluut geen nieuwe schroefgaten o.i.d. aanbrengen in een auto. Die blijft altijd origineel!". Ook bij Engelse en Duitse auto's is niet alles even logisch of handig geregeld en dat maakt het ontwikkelen van stuurbekrachtiging voor een nog niet eerder 'geconverteerde' auto elke keer weer een avontuur. "Bij de Jaguar E-Type bijvoorbeeld zijn bij iedere serie de stuurkolommen aangepast. Behalve links en rechts gestuurd zijn er afwijkingen in serie 1, 2 en 3. Niks standaardisatie!". Door de enorme expertise die is opgebouwd we-

FACEL VEGA

Sinds het begin van de twintigste eeuw kende Frankrijk een rijke traditie als autofabricerende natie. Grote merken die 'vervoer voor de massa' produceerden, behoorden zelfs tot de vroegste pioniers op automobiel gebied. Maar in het land van de 'joie-de-vivre' brachten kleinere fabrikanten met name in de vooroorlogse jaren ook de meest luxueuze en sportieve automobielen op de markt.

Exponenten van de al lang verdwenen merken Talbot-Lago, Darracq, Avions Voisin, Delage en Delahaye zijn tegenwoordig graag geziene gasten op de meest prestigieuze klassiekerevenementen, om van Bugatti nog maar te zwijgen. De Tweede Wereldoorlog trok echter een zware wissel op de vraag naar luxe automobielen, net als het toenmalige belastingklimaat en de grondstoffenschaarste. Resultaat was dat ondanks enkele verwoede pogingen tot reanimatie deze sector aan het begin van de vijftiger jaren in Frankrijk officieel als overleden kon worden beschouwd. Totdat een zekere Jean Daninos het idee opvatte om opnieuw een luxueuze Franse auto te gaan bouwen die kon wedijveren met de absolute top uit die tijd. Hij had in 1939 zijn firma FACEL (Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir) opgericht en met de fabricage van aluminium en plaatstalen vliegtuigonderdelen fortuin gemaakt door leveringen aan het leger. Na 1945 pikte FACEL de draad weer op en groeide uit tot een grote toeleverancier voor de diverse autofabrikanten. Zo werden er bijvoorbeeld complete chassis' geleverd aan onder andere Simca en Panhard en ook ten behoeve van de in Frankrijk gebouwde Ford Comète.

Onder de indruk

Facel liet al op de Parijse autosalon van 1950 enkele eigen designs zien van een nieuw te bouwen auto. Onder de toevoeging 'Vega' werd het geesteskind eind 1954 in definitieve vorm aan de pers getoond. De toonaangevende autobladen waren destijds allemaal onder de indruk van de Franse coupé en roemden de combinatie van een krachtige en probleemloze Amerikaanse V8 met een Europees chassis en luxueuze aankleding. In de eerste uitvoering leverde het 4,5-liter Chrysler V8 blok, dat ook werd gebruikt in de DeSoto Firedome, een voor 1955 erg potente 175pk. In 1957 volgde een vierdeurs variant op een verlengd chassis: de Excellence, en een jaar later de roemruchte HK500. Het vermogen groeide met het toenemen van de motorinhoud. De kille cijfers tonen respectievelijk 325pk uit 5,8-liter en 360pk uit maar liefst 6,3-liter American Iron. Door de hoge prijs van de auto (een Rolls Royce was nauwelijks duurder!) werd de Facel Vega geen succes. De kleinere Facellia, specifiek bedoeld voor de Europese markt, met een viercilinder blok van 1,6-liter en later 1,8-liter inhoud kampte met betrouwbaarheidsproblemen, ook al adverteerde men de auto als `A classic Today` (zie de advertentie links). De in 1961 geïntroduceerde en bijna 400pk sterke Facel Vega II kon ook het neerwaartse tij niet meer keren en er werden slechts 183 exemplaren van gebouwd.

Inmiddels onder curatele werden de kredietfaciliteiten teruggeschroefd en werd met de Vega III uit 1963 en de Vega 6 gepoogd de onderneming alsnog winstgevend te maken. Het mocht niet baten; in oktober 1964 ging het merk ten onder met een nalatenschap van nauwelijks drieduizend gebouwde auto's.

Met de klok mee: Een Triumph-stuurkolom op de werkbank; E-type onderdelen; Een doos met Daytona- busjes; Een intrigerende naam op een van de vele bakken: Reijngoud laat een steun zien voor een stuurkolom.

ten ze in Herwijnen wel exact wat past en niet past: "De stuurkolom van een Maserati Biturbo en een Delorean zijn bijvoorbeeld gelijk". Maar ook ontdekte men dat de stuurkolommen van de Mercedes Benz 300SL en 190SL afwijkingen vertonen tussen de USA en de Europese uitvoering. "Dat heeft te maken met de binnenring voor de richtingaanwijzers op het stuur. Die verschillen aan de andere kant van de oceaan".

Snelheidsafhankelijk

Tijd om eens zelf te ervaren hoe de stuurbekrachtiging werkt. We lopen naar de werkplaats, waar wordt gewerkt aan een Morgan Plus 8 en iemand een stuurstang van een Citroën C4 pasklaar staat te maken. Een klassieke C4 uit de jaren '30 wel te verstaan. Ook voor dergelijke auto's is een bekrachtigd stuur namelijk wel prettig. Tenslotte zijn veel liefhebbers die zich een klassieke auto kunnen permitteren niet altijd meer de jongste en dan wordt inparkeren met een apparaat waar je met je volle gewicht aan moet gaan hangen best een hele opgave.

Buiten staat een zilverkleurige Facel 2. Onze testauto van vandaag. Op de lage Franse coupé glinsteren de dauwdruppels in de ochtendzon. De achterruit is voorzien van een stevige collectie rallystickers. In de auto vinden we onder het dashboard aan de passagierszijde een tripmaster, en een gele merkstift voor het afstrepen van het routeboek steekt uit de asbak in de middenconsole. De eigenaar van deze Facel houdt er duidelijk van om rallies te rijden met zijn klassieke coupé! "Dat is ook de reden dat hij stuurbekrachtiging wilde hebben", vertelt Roger. "Deze Facels zijn heerlijk om te rijden, maar loodzwaar om te sturen. Als je de bergen in wilt heb je dus spierballen nodig". Als we in de auto zitten wijst niets op een aanpassing van de stuurkolom. De Facel is volledig origineel van binnen. Karrenvrachten patina! Reijngoud: "Onze stuurbekrachtiging met elektromotor is zo compact dat we hem letterlijk in het dashboard wegwerken. We hebben 14 typen elektromotoren in gebruik en welke ingebouwd wordt, is afhankelijk van het type auto, maar we garanderen altijd dat je er niets van ziet". Hij start de machtige Chrysler V8, die met een diepe, humeurige grom tot leven komt, en rijdt de Facel soepel achteruit het erf af: één hand aan het stuur, de andere op de versnellingspook. "Dat lukt niet zonder stuurbekrachtiging", grijnst hij.

...."In de Facel wijst niets op de aanpassing van de stuurkolom. Alles is origineel; karrenvrachten patina!"...

Franse logica

Het is even zoeken naar de juiste schakelaar voor de ruitenwissers, want ondanks het stralende weer blijft de dauw hardnekkig aanwezig op de voorruit. Een van de elegant vormgegeven draaiknoppen op de transmissietunnel blijkt de juist. Franse logica om die niet op het dashboard te plaatsen! De schijnbaar willekeurig geplaatste meters in het dashboard geven langzaam aan dat er

FABRIKANT	FACEL VEGA / PARIJS / FRANKRIJK
MODEL	FACEL II / 1962-1964
VIN	HK2 B109

Motor:	Chrysler V8
Cilinderinhoud:	6.270 cc
Max. vermogen:	390 pk / 5500 t/min
Aandrijving:	achterwielaandrijving
Versnellingen:	handmatige 4-bak
Ophanging:	voor onafhankelijk, starre achteras
Remmen:	schijfremmen rondom
Afmetingen LxBxH	4,75 / 1,76 / 1,28 meter
Leeg gewicht:	ca. 1840 kg
Topsnelheid:	ca. 240 km/u
Nieuwprijs 1962	ongeveer £ 4.900,00
Huidige waarde:	ongeveer € 100.000,00
Productie:	183 stuks

Midden- en rechtsboven: het wortelnotenhout is geschilderd. Hierboven: spaakwielen, Marchal koplampen en de draaiknop voor de ruitenwissers. Onder: de machtige Chrysler V8 met Offenhauser-kleppendeksels maakt diepe indruk zodra de kap opengaat.

temperatuur in het blok komt en de benzinemeter laat zien dat er nog wel brandstof in de tank zit, maar dat we toch niet een al te uitgebreide expeditie moeten gaan ondernemen. Ik neem plaats achter het stuur en druk op het betonnen koppelingspedaal. Dit is geen auto voor miezerige mensen! Na wat proberen met de versnellingspook ligt de bak in zijn één en rijden we soepel weg. Twee en drie zijn sneller gevonden en door het enorme koppel van de motor heb ik eigenlijk de een niet meer nodig. De Facel blijkt te sturen als een moderne auto. Vlotjes loods ik de enorme coupé door de bochten op de Lingedijk om een paar kilometer verder probleemloos linksaf de polder in te duiken. Dat is een zeer aangename ervaring! Reijngoud legt uit dat deze specifieke Facel niet alleen een stuurbekrachtiging gekregen heeft. “De wielen stonden ook verkeerd uitgelijnd en het camber was niet goed. De besturing centreerde daardoor niet uit zichzelf. Let straks maar eens op de enorme slijtage aan de rechtervoorband. We hebben alles in orde gebracht terwijl de auto omgebouwd werd en nu rijdt hij beter dan ooit”. De Facel gaat inderdaad stralend strak rechtuit op de smalle polderwegen en nu de boel lekker warm is gedraaid, trap ik het gas eens stevig in. Met een rommelende donder van de 6,3 liter V8 springt de auto vooruit. Poeh, wat een power! En wat een gemak waarmee het blok deze toch niet al te lichte coupé voortsleurt. In een vloek en een zucht tikt de meter een hoogst illegale snelheid aan, maar de weg is leeg en recht. Reijngoud vraagt of ik nu eens wil ervaren hoe het is om te rijden zonder stuurbekrachtiging? Jazeker wil ik dat! We stoppen langs de weg en na wat gerommel onder het dashboard heeft hij de zekering in handen. “Probeer het nu nog maar eens”.

TüV-goedkeuring

Ik stap weer in en geef gas. Nu ik gewend ben aan de bak, ga ik een stuk soepeler door de versnellingen en de Facel springt vooruit. Opnieuw die sensatie van de enorme power van de motor; de auto wordt bijkans onder je uit gerukt, zo hard trekt het blok. Een heel merkwaardige ervaring, het lijkt wel alsof bij het intrappen van het gaspedaal datzelfde pedaal direct weer onder je voet vandaan gehaald wordt! Daarbij komt er uit de dubbele uitlaat een diep gegrom dat zeer verslavend werkt. Ze hebben hier in de polder geen tunnels, maar ik zou graag onder de Westerschelde door sturen met dit apparaat!

...”De Facel gaat stralend strak rechtuit op de smalle polderwegen en ik trap het gas stevig in”...

Het stuurwiel voelt nu stukken zwaarder en stugger. Je merkt dat de eerder ervaren moderne soepelheid weg is uit de besturing. Op zich wel lekker bij wat hogere snelheden, want daardoor is de Facel lekker precies te richten, maar als we een krappere bocht ronden moet ik uit alle macht aan het rad gaan hangen om de auto de hoek om te krijgen. Dat is wel even wat anders dan 5 minuten geleden! Ik snap de eigenaar van de Facel direct: trekken en duwen, op deze manier wil je niet de Stelvio op en af... Nietemin is de auto niet gevaarlijker dan mét stuurbekrachtiging, want alles functioneert zoals het hoort. Wel zo prettig, want met een klassieke hydraulische bekrachtiging is het wegvallen daarvan in principe levensgevaarlijk omdat de pomp het sturen dan extra zwaar maakt. Bij de EZ-oplossing geeft de elektromotor geen weerstand. Mocht onverhoopt de bekrachtiging wegvallen, dan voel je een geleidelijke overgang naar zwaarder sturen, maar er slaat niets vast, er valt niets weg en de auto blijft probleemloos te controleren. Je moet dan alleen domweg een stuk harder werken. Dat de Duitse TüV een goedkeuring verleend heeft voor het systeem is in dit opzicht een goede graadmeter voor de hoge kwaliteit en veiligheid.

Nadat Reijngoud de zekering heeft teruggezet, rijden we vlot terug naar het bedrijf. De V8 borrelt en brubbelt braaf bij een gangetje van tussen de 60 en de 80. We parkeren achter het pand en in de volle ochtendzon gaat de motorkap open. De Chrysler V8 met Offenhauser-kleppendeksels straalt ons tegemoet. Ik kijk in de motorruimte: alles is zo als het hoort, nergens is iets te zien wat op een modificatie lijkt. “Mooi hè?”, vraagt Reijngoud. Ik moet beamen dat dit inderdaad de manier is waarop je je klassieker wilt hebben: in originele staat, maar wel gemoderniseerd waar noodzakelijk. En als het nodig is bouw je de auto probleemloos weer om naar oorspronkelijke specificaties. O

Met dank aan EZ Electric Power Steering, zie: www.ezpowersteering.nl