MET EEN VINGERTJE...

TEKST EN FOTOGRAFIE: **THEO VAN LIEROP**

EZ Electric Power Steering in Leerdam levert nieuwe stuurkolommen met geïntegreerde stuurbekrachtiging voor een breed scala aan klassiekers en youngtimers. Ook voor een klassieke Volvo is een stuurbekrachtiging verkrijgbaar, melden de eigenaren Roger Reijngoud en Ruud Jong. Sturen met één vingertje behoort tot de mogelijkheden.

In de jaren zestig was het heel gewoon dat je spierbundel ongemerkt getraind werd als je probeerde je auto op een moeilijk plekje te parkeren. Stuurbekrachtiging bestond toen nog niet en met flink wat trek- en draaibeweging lukte het je dan uiteindelijk je auto op de juiste plek neer te zetten. In de zeventiger jaren werd stuurbekrachtiging nog vaak als een extra accessoire verkocht, maar in de jaren tachtig werd het gemeengoed. Met het grootste gemak parkeerde je de grootste sloep in een krap parkeerplekkie.

EZ Electric Power Steering bestaat zo'n zes jaar en heeft zich gespecialiseerd in het inbouwen van een stuurbekrachtiging in klassiekers. Het personeelsbestand is inmiddels uitgegroeid tot een team van dertien specialisten en evenals het aantal werknemers is de klantenkring ook in een razend tempo opgebouwd, vertelt Roger Reijngoud. "We leveren een prachtig product en onze klanten komen van ver. We zijn vrijwel op iedere klassiekerbeurs in Europa te vinden, tenminste op de plekken die voor ons goed bereikbaar zijn. Maar we leveren ook aan klanten buiten Europa zoals Amerika, Rusland en Japan. De ervaring leert dat het tonen van je product op beurzen en evenementen het beste werkt. Dat zegt toch nog altijd meer dan een foldertje of een uitgebreide reportage op je website." De vraag naar een betaalbare stuurbekrachtiging voor een klassieker is volgens de ondernemer altijd aanwezig geweest.

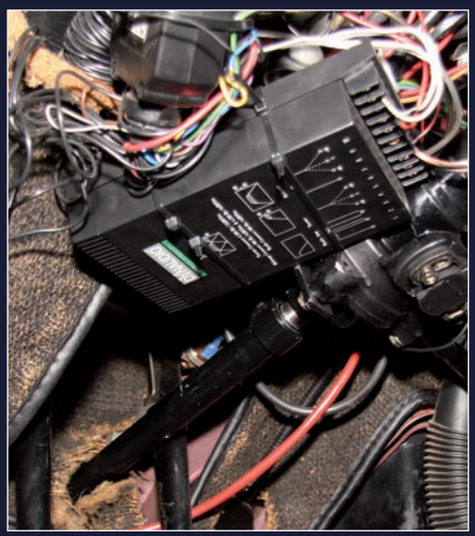
VOOR MIJ WAS HET AL EEN FLINKE KLUS OM DE OPEL TE BESTUREN, MAAR VOOR MIJN VROUW WAS HET ABSOLUUT GEEN DOEN.

De P1800 en de Amazon uit de privé-collectie van de familie De Jong schittert in de prachtige werkruimte van EZ Electric Power Steering in Leerdam.

"De mensen waren gewend aan het comfort om in hun dagelijkse auto met stuurbekrachtiging te rijden en dan was het rijden in hun favoriete klassieker een flinke omschakeling en vaak behelpen. In principe is ook zo het idee ontstaan, want privé reed ik als liefhebberij een klassieker: een Opel GT. Voor mij was het al een flinke klus om de Opel te besturen, maar voor mijn vrouw was het absoluut geen doen. Samen met Ruud Jong ging ik aan de slag. We bouwden een elektrische stuurbekrachtiging in de GT. Al snel kwamen we er achter dat het beter zou moeten kunnen, want er was niet echt sprake van een normaal stuur- gevoel. We ontwikkelden het idee verder uit. De eerste versies hadden een soort van 'dood' punt waardoor je continu moest bijsturen. Je voelde dan een soort klikje aan het stuur waar je even doorheen moest draaien. Door het toevoegen van sensoren hebben we dit kunnen verbeteren. Ons idee hebben we steeds verder doorontwikkeld om uiteindelijk te komen tot een volledig geruisloze en onderhoudsvrije stuurbekrachtiging. Het systeem is voor elke klassieke auto in te bouwen en het mooie is dat het gevoel in het stuurwiel overeind is gebleven. De stuurkolom wordt namelijk aangepast met een torsiestaaf waarbij een sensor de weerstand meet op het moment als je draait. De elektromotor levert vervolgens de exacte hoeveelheid kracht om het stuurwiel soepel te laten draaien. De bekrachtiging is overigens ook snelheidsafhankelijk door een puls die aan de snelheidsmeter is gekoppeld," aldus Reijngoud.

EIGEN HUIS

Het idee om een stuurbekrachtiging te ontwikkelen klinkt wellicht simpel, maar de praktijk verliep toch even wat anders. De stuurkolom verschilt namelijk per merk en per type. Reijngoud meldt dat alle onderdelen in eigen huis zijn ontwikkeld. "Van de originele onderdelen worden mallen gemaakt, zodat elke deel conform het origineel kan worden gekopieerd en maken we vervolgens van elke handeling handleiding. Dat geeft

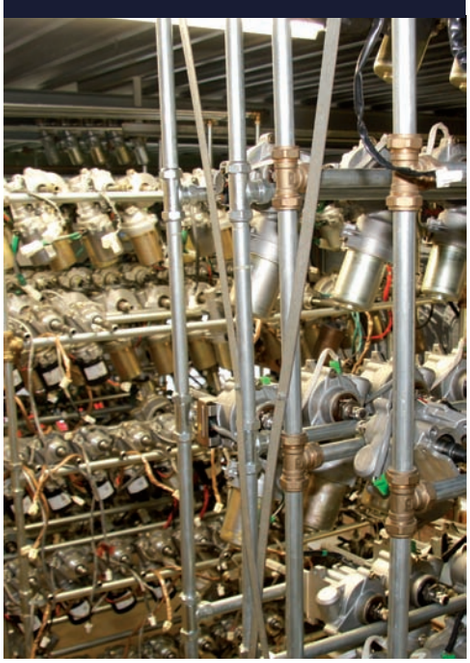


ons de garantie dat we bij de eerstvolgende klus van een gelijk type auto probleemloos kunnen werken. Kijk ,dit is een goed voorbeeld," zegt Reijngoud, terwijl hij wijst naar een stuurstang van de P1800 'R' van Wiebren de Jong. "De P1800 heeft op de stuurstang een Engelse maatvertanding zitten, terwijl de rest van de Volvo een Europese maatvoering heeft. Dat hebben we te danken aan het Engelse merk Jensen dat in opdracht van Volvo de eerste P1800's bouwde, maar vanwege de slechte kwaliteit en het niet nakomen van afspraken later de productie naar Zweden zag verhuizen. De Zweden hebben achteraf de Engelse maatvoering behouden, maar het is natuurlijk wel belangrijk om dat te weten. Als we naar Volvo kijken, zijn de P1800 en de 1800ES twee typen waar een stuurbekrachtiging zeker geen overbodige luxe is. De auto stuurt van origine erg zwaar en is moeilijk te manoeuvreren in situaties waarop het op stuurmanskunst aankomt. Persoonlijk denk ik ook dat het in de begin jaren zeventig een van de redenen is geweest dat de productie van de 1800-serie vroegtijdig is beëindigd. Handige doe-het-zelvers hebben in hun 1800 wel eens een hydraulische stuurbekrachtiging ingebouwd, maar die waren op één hand te tellen en vergis je niet in het prijskaartje dat hier aan hing. Volvo was uiteraard geen uitzondering, want er waren meerdere leuke klassieke auto's die dat extra stukje puur rijplezier misten."

STUURWIELEN

Als we het over stuurmanskunst en stuurbekrachtiging hebben, is de link naar het stuurwiel van een auto snel gemaakt. EZ Electric Power Steering kwam er achter dat veel eigenaren van een klassieker moeite hebben om een correct stuurwiel te vinden. Dat geldt bijvoorbeeld voor de P1800S; en als je er een vindt, dan betaal je de hoofdprijs. Voor Volvo heeft EZ stuurwielen ontwikkeld voor de Amazon GT en de P1800S. Opvallend is dat de beide stuurwielen kleiner zijn dan het origineel.

Alle onderdelen die nodig zijn voor de inbouw van een stuurbekrachtiging liggen kerurig netjes gerangschikt in de daarvoor bestemde rekken en werkbanken.



PRIJZEN

STUURWIELEN

- Volvo P1800 Replica Stuur in 380 mm zonder naaf en claxondop € 225 excl. BTW.
- Volvo P1800 Replica Stuur in 380 mm compleet met naaf en claxondop € 395 excl. BTW.
- Volvo 123 GT Replica stuur in 380 mm compleet met naaf en claxondop € 360 Euro excl. BTW.

STUURWIELEN

- Stuurbekrachtiging set voor Volvo P1800 € 1225 excl. BTW.
- Stuurbekrachtiging set voor Volvo Amazon € 1225 excl. BTW.
- Stuurbekrachtiging geheel ingebouwd voor Volvo P1800 € 1495 excl. BTW.
- Stuurbekrachtiging geheel ingebouwd voor Volvo Amazon € 1495 excl. BTW.

"Dat hebben we zo gedaan naar aanleiding van reacties vanuit onze klantenkring, waarbij gezegd werd dat een groot stuur in combinatie met een stuurbekrachtiging eigenlijk niet meer nodig was. Bij aankoop van een GT of P1800S kun je er voor kiezen een compleet stuur aan te schaffen of je maakt gebruik van de bestaande naaf." EZ Electric Power Steering levert ook stuurwielen met een excentrische naaf en dat levert volgens Reijngoud twee voordelen op: meer beenruimte onder het stuurwiel en een beter zicht op de klokkenwinkel. Op verzoek worden er ook stuurwielen geleverd met een afgeplatte onderkant zodat ook lange bestuurders de kans krijgen hun favoriete klassieker comfortabel te rijden.

Drie stuurwielen van een P1800S model op een rijtje. Een beschadigd origineel exemplaar, een origineel stuurwiel in een mooie staat en een vlamnieuw exemplaar dat door EZ Electric Power Steering wordt geleverd. Eindelijk een adresje waar 'nieuw antiek' verkrijgbaar is.

P1800 R SPECIAL

Op de dag dat Volvodrive te gast is in Leerdam, zijn Wiebren de Jong en zijn zoon Arjen ook bij EZ Electric Power Steering aanwezig. Zij hebben in een rode Amazon GT en in een turqoise P1800 'R' stuurbekrachtiging in laten bouwen en stellen met alle plezier hun beide Volvo's beschikbaar voor een fotosessie en een proefrit.

Als ik in de Amazon plaats neem, verbaas ik me over het gemak waarmee het GT-stuur zich laat draaien. Terwijl ik het gaspedaal intrap, voel ik dat ik de grip over het stuur niet verlies en de stuurbekrachtiging afneemt naarmate de snelheid toeneemt. Ook de P1800 'R' van Arjen is eveneens van stuurbekrachtiging voorzien en heeft onderhuids nog meer wijzigingen ondergaan. De motor is afkomstig uit een 740 en is een B230 FT met een vermogen van 180 pk en 300 Nm en aan het blok hangt een Getrach 265 versnellingsbak. De achteras van de P1800 is van Duitse afkomst en komt onder een BMW 2002 vandaan. De remmen vóór zijn van een Volvo V70 van bouwjaar 2001 en achter zijn de remmen geleend van een V50 donorauto.