



# Take it easy

Lo sterzo pesante spesso limita l'approccio con l'auto storica. Un ostacolo che ora si può aggirare senza andare a scapito dell'originalità. L'abbiamo provato in prima persona

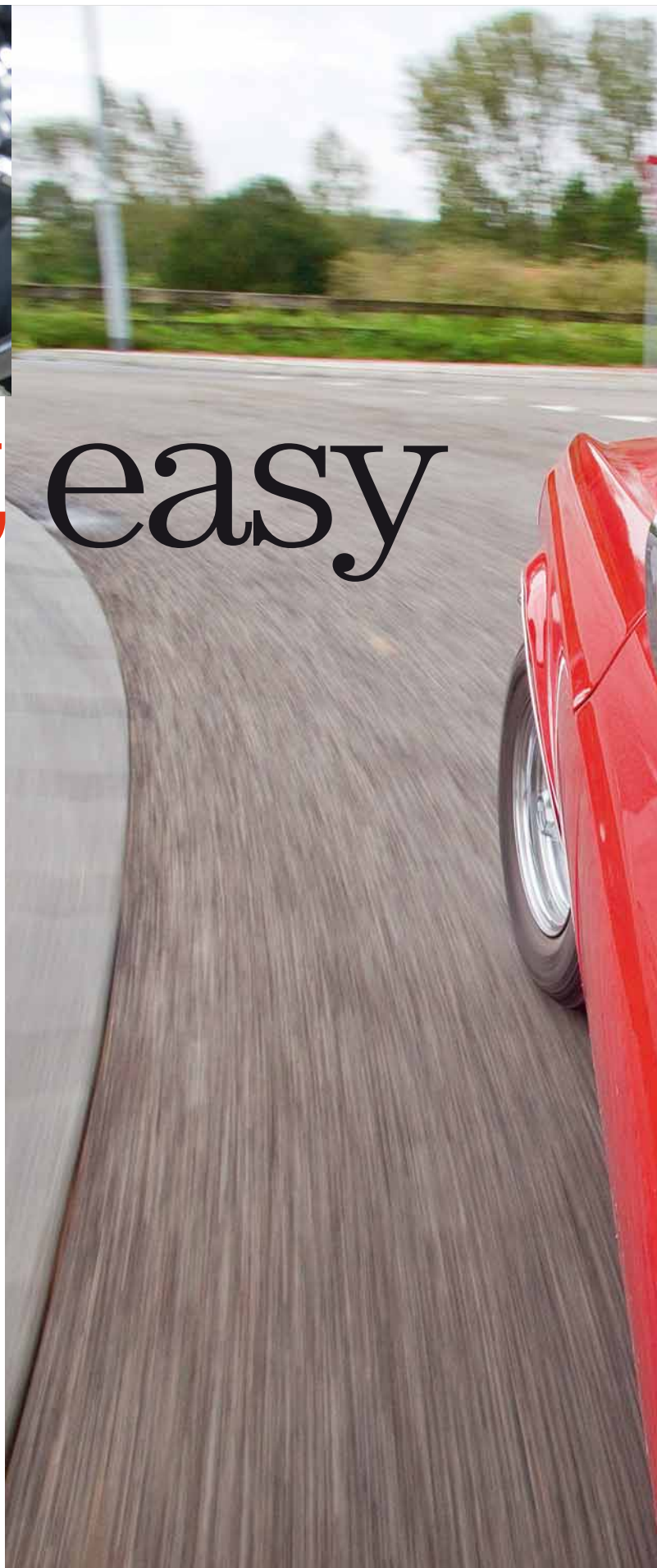
DI JEROEN BOOIJ - FOTO ARNO LINGERAK

**O**k, devo ammettere che ero scettico all'idea di equipaggiare un'auto d'epoca, o una youngtimer, con il servosterzo. Che senso ha modificare le sensazioni autentiche che dà uno sterzo originale, sia pur pesante, con quello che può trasmettere un moderno sistema di servosterzo? La risposta è semplice, o almeno così dicono gli olandesi Roger Reijngoud e Ruud Jong che ogni anno convertono al servosterzo elettrico più di 500 auto d'epoca: le persone sono viziate dal comfort delle auto moderne. E quando la storica è usata poco, il salto da qualsiasi auto moderna con servosterzo è enorme. Così, il business è fiorente.

Ruud ha lasciato il suo garage - specializzato in Matra - non molto tempo dopo aver incontrato Roger, circa cinque anni fa, il quale aveva in mente di costruire un servosterzo per la Opel GT della sua ragazza: "Avevo visto un sistema idraulico montato su un'auto d'epoca - dice Roger: non era un gran che, aveva tante saldature e montanti sotto il cofano. Pensai che dovesse essere elettronico piuttosto che idraulico, perchè quest'ultimo necessita di molto spazio, a causa dei molti condotti, e poi c'è il rischio di perdite, inoltre la pompa è sempre in funzione perciò toglie circa 3-5 CV. Ho contattato Ruud

#### MANOVRATRICE

Una Ford Mustang del 1966 diventa un'agile manovratrice con il servosterzo. E in velocità mantiene la corretta direzionalità. Il montaggio delle componenti nell'abitacolo non comporta molte difficoltà, se lo spazio è sufficiente; tuttavia, uno specchietto da dentista aiuta (in alto).





per sentire se poteva aiutarmi a creare un sistema elettrico, che ha molti vantaggi: non ha perdite, non fa rumore, occupa molto meno spazio ed è completamente regolabile. Dopo è stata solo una questione di tempo, prima che altri ci chiedessero una conversione simile per la loro auto. Così è partita la nostra azienda.”



### Cento modelli

Per la conversione alla EZ usano piccole centraline elettroniche prese da auto moderne, come Nissan, Suzuki e Fiat e se possono la mantengono abbinata al motore elettrico originale, per la migliore affidabilità. In alcuni casi però l'ampiezza di calcolo dell'unità è troppo limitata; in questo caso si passa a un sistema universale. Un programma computerizzato poi regola il sistema sulle necessità dell'auto in questione. La centralina elettronica è montata il più vicino possibile al motore, per avere il cablaggio più breve possibile. Le auto con impianto elettrico a 6 Volt hanno bisogno di un convertitore e una batteria, in genere da moto perché sono più piccole. Oltre al servosterzo vero e proprio, che si trova nel piantone dello sterzo, all'interno della colonna, c'è una barra di torsione con un sensore che rileva la sterzata e trasmette le informazioni alla centralina elettronica. Siccome poi le auto d'epoca, a differenza di quelle moderne, non danno informazioni elettroniche su loro stesse, qui si usa un'interfaccia che monitora costantemente i movimenti, la velocità e l'angolo di sterzata attraverso un sistema GPS o un adattatore al tachimetro.

“Oggi possiamo montare il sistema su oltre 100 modelli di automobili -illustra Roger Reijngoud. Abbiamo iniziato con vetture popolari come Triumph e MG, ma ora possiamo farlo, per esempio, anche per tutte le Maserati. Il prezzo dipende dalla quantità di lavoro e solo quando abbiamo una decina di clienti diventa interessante sviluppare il sistema per un modello specifico. Alcune auto sono più difficili di altre, per esempio se hanno il piantone di sterzo diviso, oppure la Porsche 911, che ha pochissimo spazio. In certi casi ci è parso impossibile riuscire, ma abbiamo superato le difficoltà accumulando un'esperienza che oggi ci consente di lavorare anche sulle sempre più frequenti automobili anteguerra. Grosse Rolls-Royce e Mercedes con enormi colonne sterzo. Abbiamo lavorato su varie 540K e il mese scorso su una La Salle. E' una vera sfida. Sono pochissime le automobili che non possiamo affrontare. Tra queste, la Renault 16 perché non ha alcuno spazio sotto il cruscotto.”

### In manovra

Di fronte al nostro scetticismo, Roger ci propone la prova di due auto: un'Alfa Romeo Giulietta Spider e una Ford Mustang Fastback. La Giulietta non ci pare che abbia bisogno di questo sistema. Roger ci spiega come attivare il servosterzo; partiamo con il sistema spento. In velocità va tutto bene, la strada è bella e piacevole. Ma poi... l'azienda si trova su un'argine stretto e non passa molto tempo prima che si debba manovrare in uno spazio molto limitato. A quel punto attiviamo il servosterzo e rimaniamo stupefatti dalla facilità di girare il volante. Le ripetute manovre in favore del fo-



### FERRARI

Sopra, le centraline che sovrintendono al funzionamento del servocomando; EZ le acquista da alcune Case. In alto, il magazzino da cui i kit sono spediti e, nel fondo, Roger Reijngoud. Sotto, il piantone di sterzo di una Ferrari 250 GT: in nero l'originale, in alluminio grezzo la parte nuova.

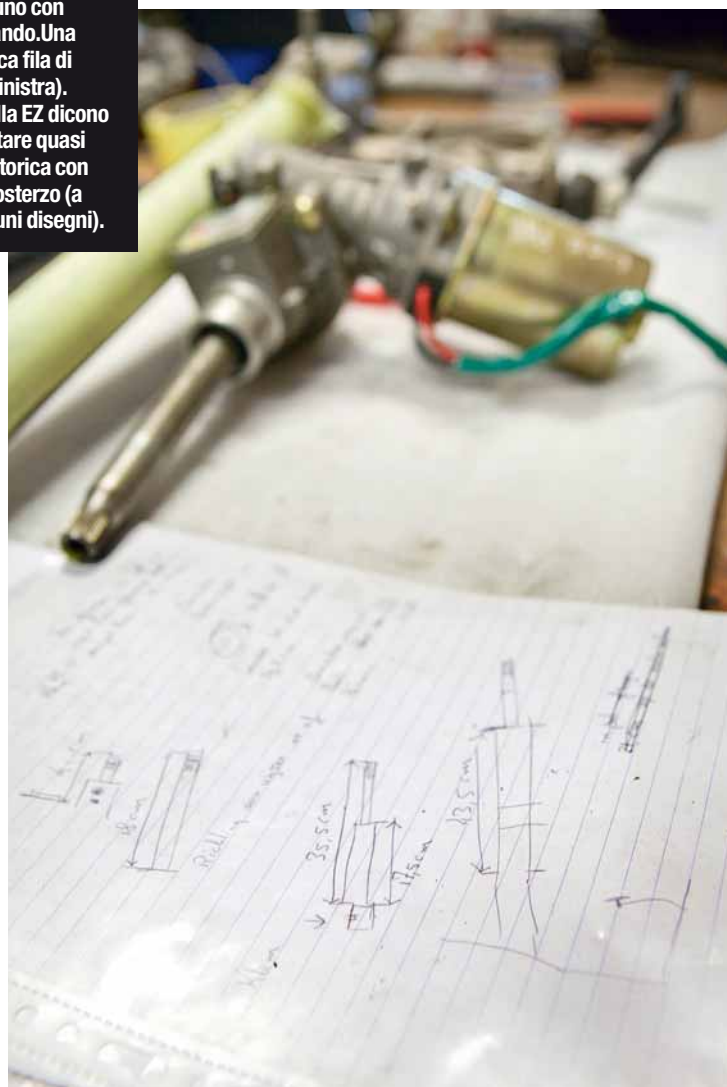
tografo dimostrano che il congegno funziona proprio bene; addirittura, quando si raggiunge una certa velocità, il sistema si regola automaticamente (in questo caso è collegato al cavo del tachimetro) e lo sterzo si indurisce. Pensiamo ancora che la Giulietta potrebbe farne a meno, ma non v'è dubbio che il sistema funzioni.

La Mustang è un altro mondo rispetto alla Giulietta. Il pigro V8 di 6,4 litri e le dimensioni importanti fanno pensare che quest'auto sia in difficoltà nel percorrere queste strade strette. Il servosterzo montato su questa Ford ha un'interessante caratteristica in più: con una piccola manopola sul cruscotto si può regolare manualmente lo sterzo, da leggero a pesante, con varie gradazioni. Mettiamo il sistema nella modalità più pesante e via. Il macchinone americano si adatta alla strada ma presto arriva un'impegnativa curva a gomito. Passiamo alla modalità più leggera e tutto cambia: curvare diventa un gioco da ragazzi, tanto da non dover protestare quando il fotografo ci chiede di ripetere più volte. Finite le riprese, lascia-



**PER TUTTE**

Sopra, a sinistra uno sterzo originale e a destra uno con servocomando. Una scenografica fila di volanti (a sinistra). I titolari della EZ dicono di poter dotare quasi ogni auto storica con il loro servosterzo (a destra, alcuni disegni).



mo il sistema in modalità leggera: al ritorno, in velocità lo sterzo diventa troppo leggero, ma un semplice giro di manopola migliora la guida in un sol colpo.

### Tornare indietro

Roger e Ruud vogliono sapere se siamo ancora scettici; dobbiamo ammettere che gran parte della diffidenza è scomparsa. Ci piace soprattutto il sistema che può essere regolato durante la guida, anche se aiutato dalla potenza della Mustang, a cui non manca la potenza. “Quando si ruota la manopola -spiega Roger- tutto ciò che accade è un aumento virtuale del segnale di velocità. Molti non vogliono farlo da soli, così colleghiamo il sistema al cavo del tachimetro. Se non c'è spazio, lo attacchiamo al cambio”. Un sistema adatto a tutti, o almeno così sembra. “Un altro vantaggio -continua Roger- è che le caratteristiche dello sterzo non cambiano, tranne che quando si passa alla modalità leggera. Il rapporto di rotazione rimane lo stesso, a meno che, come fanno molti, non si monti un volante di diametro più piccolo, che rende lo sterzo più pesante. Riteniamo però che sia importante lasciare la possibilità di riconvertire l'automobile alle specifiche originali, perciò usiamo i punti di montaggio originali della vettura e non convertiamo parti originali.” Roger ci mostra le parti necessarie alla conversione, e subito lo sguardo va al nuovissimo e speciale piantone dello sterzo in alluminio pressofuso. Rimane da chiedersi quanto costi l'operazione. Secondo Reijnoud si va da circa 1250 a circa 3000 Euro in base alla difficoltà del lavoro. Non è necessario andare fino in Olanda per installare il sistema, perché la EZ ha agenti in tutta Europa (in Italia, Siro Feltrin a Longarone, in provincia di Belluno; tel. 0437-770885).

“Attualmente facciamo circa tre auto alla settimana qui in sede, ma poi vendiamo parecchio attraverso i nostri agenti, circa il 70% del totale”. Questo, nonostante lo scetticismo sia diffuso: “L'anno scorso -prosegue Roger- abbiamo esposto ad una fiera in Germania, quando un uomo FEHAC (l'Asi olandese, ndr) si è avvicinato e mi ha chiesto di spiegarci perché rovinassi le amate auto d'epoca. Ho capito che aveva visto un'auto convertita con un sistema idraulico, com'era accaduto a me. Alla fine lui ha convertito con noi la sua Jaguar. E non è tutto. Di recente una vettura equipaggiata con il nostro servosterzo ha vinto al Concorso d'Eleganza di Schwetzingen in Germania. Per me è il più grande complimento, perché i giudici hanno visto che non sembrava modificata.”

*(Traduzione di Chiara Monticelli)*



### TUTTE DIVERSE

Sembra incredibile, ma non c'è una colonna di sterzo uguale a un'altra (sopra): una Morgan Plus 4 ne ha sei differenti versioni! Una volta montato, il servo è quasi invisibile (sotto, sulla Mustang). In basso, un mozzo originale e uno rifatto in lega: si può scegliere se usare l'uno o l'altro.





**DESUETUDINE**

Un kit completo contiene molti pezzi, la maggior parte realizzati apposta per la EZ. Nella pagina a fianco, la prova dell'impianto sull'Alfa Romeo Giulietta Spider. Il servosterzo aiuta soprattutto a eliminare le difficoltà dovute alla desuetudine dell'uso dell'auto storica rispetto a una moderna.