



Niks te zien onder de kap van de 911....



De bevestigde draaiknop past perfect in het interieur van de 356

## Klassiek met vleugje moderne techniek

# STUURBEKRACHTIGING VOOR 911 EN 356; ZIN OF ONZIN?

Als je met een echte 'purist' praat over stuurbekrachtiging in een klassieke Porsche zou je wellicht direct voor gek worden verklaard. Maar soms heb je van die dingen die je eigenlijk niet nodig denkt te hebben, maar waar je al snel compleet verknocht aan raakt als je ze eenmaal hebt. Zoiets beloofde Roger Reijngoud (één van de oprichters van EZ Electric Power Steering) ons toen hij aan de telefoon vertelde over de elektrische stuurbekrachtiging die zijn bedrijf vanaf nu ook kan inbouwen in onder andere de Porsche 356 en 911. Welnu, dat wilden we dan zelf wel eens ervaren, door woorden alleen laten we ons namelijk niet overtuigen.

Zo komt het dat we Roger Reijngoud op een frisse ochtend in maart treffen. Maar Reijngoud komt niet alleen. Zelf draait hij een 911 3.2 Carrera het parkeerterrein op en in zijn kielzog volgt zijn vader in een zilvergrijze 356, beide inmiddels voorzien van de optionele elektrische stuurbekrachtiging uiteraard. Optioneel blijft die stuurbekrachtiging namelijk altijd, aangezien hij naar wens in- en uitgeschakeld én afgesteld kan worden, maar daar komen we verderop nog op terug.

### Professioneel

Zo'n drie jaar geleden kwam Roger Reijngoud op het idee om zijn Opel GT te voorzien van stuurbekrachtiging. Hij stelde daarbij wel enkele eisen: "Hydraulische stuurbekrachtiging bleek voor mij namelijk al snel geen optie. Enerzijds omdat ik vond dat daarbij van het stuurgevoel weinig overbleef, maar anderzijds ook omdat dan aan

de auto geboord en gelast moest gaan worden en dat wilde ik liever niet. Ik kende inmiddels ook de compacte elektrische systemen waarover moderne auto's beschikken en besloot te gaan onderzoeken of ik daarmee iets zou kunnen doen." Reijngoud informeerde bij Ruud Jong (zijn huidige compagnon) en samen begonnen ze toen aan de ontwikkeling van het huidige EZ Electric Powersteering systeem. Na de Opel GT volgden vervolgens al snel andere merken en modellen. "De belangstelling was enorm en daarom besloten we het professioneel te gaan aanpakken en EZ Electric Power Steering op te richten", aldus Reijngoud.

### Draaiknop

Inmiddels is het tweetal diverse klassieke modellen van de merken o.a. Jaguar, Ferrari en BMW verder en vandaag mogen wij de 911 3.2 en de 356 met eigen handen uitproberen. Eerste test-

middel: de ogen. Op het eerste oog is er weinig vreemds te ontdekken aan de twee klassiekers. Wil je de inbouw ontdekken bij de 911 dan moet de voorklep open, al ontwaart je dan eigenlijk nog steeds niks. Pas wanneer de klep naar de plek voor de standkachel opengaat zie je de geplaatste unit. Omdat die ruimte er bij de 356 niet is, is daar voor een andere oplossing gekozen. De inbouw wordt verstopt onder het dashboard en is alleen te zien voor iemand die ervoor op zijn knieën gaat. In de paraat staande 356 is alleen een klassiek ogend draaiknopje zichtbaar, dat er uit ziet alsof het er altijd al heeft ingezeten. Reijngoud: "Met die knop is de ondersteuning door het systeem door de bestuurder traploos in te stellen. Draai 'm naar links voor maximale ondersteuning, draai 'm naar rechts en je zal zelf wat harder moeten werken aan het stuur." Het werkt bijna als een autoradio uit vervlogen tijden – draaien tot de perfecte afstelling gevonden is, het precies bij je eigen persoonlijkheid past en je dus het stuurgevoel creëert dat je zelf prefereert. De bekrachtiging is bovendien snelheidsafhankelijk, zo vertelt Reijngoud: "Dat wil zeggen dat hij licht stuurt bij lage snelheden en zwaarder stuurt bij een hoge snelheid." De vraag of zulke stuurbekrachtiging bij voorbeeld de 356 nou wel zo nodig is, zal bij sommige mensen de kop opsteken. Zo ook bij ons. "Die

vraag heb ik inderdaad al vaker gehoord", erkent Reijngoud. "Maar je zal het verschil straks wel voelen. Natuurlijk stuurt deze wagen van zichzelf niet superzwaar, maar als je 'm eerst aan en vervolgens uitzet, dan zal je het voordeel ervan erkennen. Kijk, er zijn toch veel mensen die graag een klassieker willen rijden maar dit op de een of andere reden (medisch, leeftijd of gewoon vanwege het gebrek aan comfort) niet doen omdat deze dan gewoon te zwaar stuurt. En al helemaal als de vrouw ook nog eens in zo'n auto wil rijden. Juist dan en met name bij het parkeren is het voor die mensen een welkome hulp! Hoeveel 3.0 SC's en 3,2 Carrera's worden er niet gewoon dagelijks bereden?"

### Voordelen

Ook op de vraag wat nu eigenlijk de voordelen van het systeem zijn – bijvoorbeeld ten opzichte van gangbare hydraulische systemen – is Reijngoud duidelijk: "Het is bijvoorbeeld lichter van gewicht en neemt geen enkele ruimte onder de motorkap in. Bovendien kan het niet gaan lekken, werkt het geruisloos, kost het minder vermogen en is het onderhoudsvrij." Ander speerpunt is dat het aangezicht van de klassiekers intact gelaten wordt. Het systeem is makkelijk te bevestigen aan originele punten en, héél belangrijk, er hoeft dus niet gelast en geboord te worden in de auto. Reijngoud: "Dat betekent dus ook dat de auto indien gewenst ook weer makkelijk in de originele staat kan worden teruggebracht, zonder dat er daarna nog sporen van te zien zijn." Mocht de elektrische motor onver-

hoopt eens met een storing te maken krijgen, dan zal de auto exact zo sturen als voorheen, zonder stuurbekrachtiging. Ook daarbij is weer een extra beveiliging ingebouwd. De bekrachtiging wordt dan door het systeem niet in één klap, maar verdeeld over twee seconden afgebouwd. Op die manier hebben bestuurders de tijd om alvast te anticiperen op de zwaardere besturing en worden ze dus niet ineens verrast."

### Rijden

De geleidelijke aanpassing vindt ook plaats wanneer je tijdens het rijden speelt met aangebrachte draaiknop, zo blijkt wanneer we de 356 door de straten van Beneden-Leeuwen sturen. Roger Reijngoud heeft plaatsgenomen op de passagiersstoel om verdere tekst en uitleg te geven én uiteraard om de knop te bedienen. Zelfs wanneer we nog stilstaan kan hij het verschil al laten voelen. Met de auto op de contactstand laat Reijngoud me eerst aan het stuur draaien zonder en daarna met volledige ondersteuning. Eigenlijk ben ik nu al overtuigd, maar uiteraard gaan we toch even de weg op. Wegrijden doen we met volledige ondersteuning, het sturen kan zo'n beetje met één vinger gedaan worden. Kort naar links, een stukje rechtdoor en vervolgens een bocht naar rechts. Roger heeft de knop inmiddels een halve slag naar rechts gedraaid en het verschil is te merken - er wordt direct meer van me gevergd. Tijdens het vervolg van de rit blijft mijn 'brijder' spelen tot ik aangeef dat hij de (voor mij) perfecte afstelling heeft bereikt. Zo zou van mij elke 356 mogen sturen!

Daarmee is Reijngoud zijn belofte dus al nagekomen. Je denkt het niet nodig te hebben, maar zit de stuurbekrachtiging er eenmaal in dan is het toch wel érg lekker. Het contrast is bij de 911 3,2 alleen nog maar groter. Bij het wegrijden (zonder stuurbekrachtiging) is het werken geblazen, een bocht later laat deze Targa zich uitzonderlijk soepel de hoek om sturen. Bij een volgende haakse bocht besluit Roger me te laten voelen hoe het systeem geleidelijk kan overschakelen van véél naar geen ondersteuning. Ik ga de bocht licht sturend in met totale ondersteuning. Tegelijkertijd geeft hij een draai aan de knop, zodat nog in de bocht de stuurbekrachtiging verdwijnt. Zoals hij al beloofde gebeurt dat echter niet in één keer en een schrik-effect blijft dus achterwege. Heel geleidelijk verandert de mate van ondersteuning, waardoor het makkelijk anticiperen is – wel zo'n veilig gevoel."

### Conclusie

De conclusie na de tocht wordt misschien nog wel het best verwoord door een aanwezige klant van één van de dealers, die zich ook heeft laten verleiden tot een tochtje met Reijngoud. De man – met vele jaren Porsche-ervaring, oa. een 993 Turbo en een 88'er 911 Turbo – komt namelijk lyrisch terug en is dus binnen vijf minuten al overtuigd: "Mocht ik ooit weer zo'n auto gaan kopen dan zou ik zeker overwegen om er stuurbekrachtiging in te laten bouwen – het is namelijk echt een genot."

Meer informatie is te vinden op [www.ezpowersteering.nl](http://www.ezpowersteering.nl)  
Voor verkoop- en inbouw: [www.p-specialist.nl](http://www.p-specialist.nl), [www.erpa.nl](http://www.erpa.nl), [www.wilmerdijk.nl](http://www.wilmerdijk.nl)

Niks te zien onder de kap van de 911 tot de klep open gaat!



Reijngoud tussen de 911 en de 356