

Het achteraf plaatsen van een originele hydraulische stuurbekrachtiging.

Het hebben van stuurbekrachtiging is een prettige optie en fabrieksorigineel is het stuur kleiner, zachter/dikker. Het achteraf monteren vraagt echter wel wat werk. Bij mijzelf heb ik dit al jaren geleden gedaan. Het werkt perfect en op zich is het betrekkelijk eenvoudig (voor iemand die vaker sleutelt). Het vinden van alle onderdelen geeft echter nog wel wat problemen.

Regelmatig worden deze onderdelen op Marktplaats gezet maar zijn meestal niet compleet. Ben jij dit van plan te doen, let dan op dat je alle onderdelen krijgt: Wat je allemaal nodig hebt van de betreffende donorbus zijn: Krukaspoelie, oliereservoir met steun, oliepomp met steun, stuurhuis en de pers-en retourslang naar het stuurhuis. Ook de stuurstang vanaf het hulpstuurhuis naar het stuurhuis met kruiskoppeling. De originele stalen leidingen zijn meestal niet meer beschikbaar omdat ze doorgerot zijn maar deze kun je in kantklare flexibele uitvoering krijgen. Wat de meesten echter vergeten/niet weten is dat ook de fusees anders zijn. Vanwege het feit dat de uitslag (li.+ re.) van het bekrachtigde stuurhuis kleiner is als die van een "gewoon" stuurhuis, heeft Volkswagen de gaten voor de spoorstangen op de fuseearm ongeveer 1 cm meer naar achteren geboord. Indien je de oude fusees blijft gebruiken, wat wel kan, zal dat je draaicirkel behoorlijk vergroten. Let er ook op van welke uitvoering de onderdelen komen (diesel of benzine) Sommige delen zijn natuurlijk niet gelijk, zoals krukaspoelie en steun voor de dynamo/pomp. Bij de diesel is dit een heel geval. De steun vervangt de bestaande dynamosteun en er zit ook een stelinrichting aan voor de V-snaar van de hydraulische pomp. Ook zit er nog een klein steuntje vlak tegen het carter gemonteerd. Bij de benzineuitvoering is het alleen een steun met stelinrichting. Alle benzinemotoren zijn voorbereid om een pompsteun te monteren op de rechter cilinderkop. Bij de originele versie zijn de olieleidingen van voor naar achteren langs het chassis weggewerkt en aan de rechter boven/zijkant van de brandstoftank tegen de chassisbalk gemonteerd. Heb je wel deze stalen leidingen dan moet de brandstoftank er dus onderuit voor montage. Het is wel de netste optie. De carburatie-benzineuitvoering kent officieel wel een andere carburateur maar dat is niet echt nodig. Op de persleiding vanaf de pomp zit een schakelaar voor een voorziening om het stationair toerental automatisch te verhogen bij gebruik van de stuurinrichting. De overdruk bij maximale stuuruitslag neemt toch nog zoveel kracht dat de motor bij stationair draaien er van af kan slaan. De simpelste oplossing is om je stationair toerental permanent iets te verhogen. De diesel kent dit niet. Na montage natuurlijk de soring opnieuw afstellen.

Er is ook een elektrische uitvoering beschikbaar. Deze voorziening is in de stuurkolom gebouwd tussen de bevestigingspunten van deze kolom boven de pedalen. Deze zal eenvoudiger te monteren zijn maar kost toch een kleine € 1000,00 (ongemonteerd)

Succes.

Gert Vlastuin

