



NIEUWSBRIEF Garage Classic Service NR: 14-04

Betreft: Stuurinrichtingen

Als eigenaar of eigenares van een klassieke auto willen de meesten van ons het liefst zelf achter het stuur zitten. Zo beleef je ook de charmes en de techniek uit die tijd en niet zelden zie je chauffeur of chauffeuse met een grote grijns zijn of haar auto besturen. Allemaal hartstikke leuk, maar wat gebeurt er nu met de klassieke auto als je aan het stuurwiel draait? Natuurlijk worden de wielen een bepaalde richting ingestuurd, maar van stuurwiel naar wielen zit ook nog een flink stuk techniek.

Het stuurwiel is op een stuuras gemonteerd en heel vaak met een heel fijne vertanding. Zo kun je vrijwel altijd het stuurwiel recht zetten. De stuuras kan al dan niet uit meerdere onderdelen bestaan. Omdat een stuuras een behoorlijke lengte heeft worden er vaak één of meerdere overbrengingen ingebouwd. Dat kunnen rubberen koppelingen zijn of metalen kruisstukken. Die onderdelen zorgen ervoor dat de stuuras onder een hoek kan draaien en dat de stuuras weg kan klappen bij een frontale aanrijding.

De stuuras zit aan het stuurhuis verbonden. De draaiende beweging van het stuurwiel wordt in het stuurhuis omgezet in een heen- en weergaande beweging. Aan de uitgang(en) van het stuurhuis zijn één of twee spoorstangen verbonden om van elk voorwiel een hoekverdraaiing tot stand te brengen. Sommige klassieke auto's hebben een hulpstuurhuis, waardoor er ook meerdere overbrengingen zijn. Al die overbrengingen zijn vrijwel altijd stuur- of spoorstangkogels. De stuur- en spoorstangkogels zijn aan slijtage onderhevig en tevens een APK-keuringspunt. Slijtage tot 1 mm levert nog geen afkeuring voor de APK op, maar zorgt wel voor een onprettig rijgedrag, slechte sporing en verhoogde bandenslijtage.

Het voorwiel kan zijn hoekverdraaiing maken door een fusee. Dat lijkt op een (denkbeeldige) as die in een buis draait met boven en onder scharnierpunten. Die scharnierpunten heeten bijvoorbeeld fuseekogels of triunions en zijn verbonden aan respectievelijk de onderste en de bovenste wieldraagarmen. Ook de wieldraagarmen kunnen bewegen als gevolg van in- en uitveren. Die beweegbare punten zijn ook onderhevig aan slijtage. Vaak zijn het rubberen gelagerde opsluitingen. In veel gevallen kun je rubbers door polyurethaan bussen vervangen die zeer slijtvast en vormvast zijn. Soms kun je ze in verschillende hardheden aankopen.

Als er onderdelen aan de wielophanging of de stuurinrichting worden vernieuwd heeft dat vrijwel altijd tot gevolg dat de wielstanden wijzigen en het uitlijnen van de vooras noodzakelijk is. Andersom als de auto niet goed meer spoort is uitsluitend uitlijnen in de meeste gevallen niet toereikend. De afwijking in het niet goed sporen is vrijwel altijd het gevolg van slijtage. Vandaar dat GCS bij uitlijnopdrachten altijd eerst die controles uitvoert en zo nodig de reparaties uitvoert.