

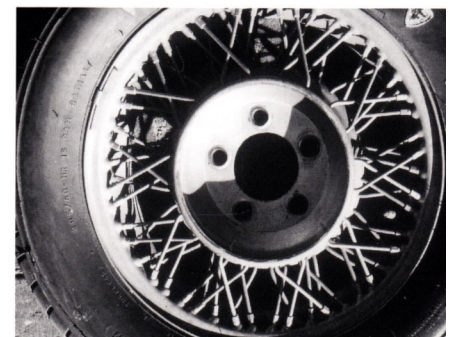
Spaakwielen voor de P1800.

Er zijn twee mogelijkheden.

De eerste mogelijkheid is een spaakvelg van de Franse firma Robergel. Deze wieren bestaan feitelijk uit een rond middengedeelte, dat wordt vastgeschroefd op de bestaande wielbouten. Om dit middengedeelte heen zitten de spaken, en het gedeelte met de spaken bedraagt zo'n 10 cm rondom. Er wordt van vrij dikke spaken gebruikgemaakt. Het middengedeelte wordt afgedekt door middel van een deksel, waarop de naam van de leverancier staat vermeld. Deze spaakvelgen zijn vrij zeldzaam, en met name de deksels (met een namaak wielmoer erop, zie afbeelding) zijn moeilijk te krijgen. De wielen zijn ook gebruikt op Franse auto's, maar ik denk niet dat daarbij gebruik werd gemaakt van dezelfde streek (de afstand tussen de wielbouten). Belangrijk is wel om te weten dat deze velgen alleen maar passen op de 1800's tot aan 1969, dus tot aan de P1800 E. De 1800E en 1800ES hebben namelijk een andere steek. De enige manier om aan deze wielen te komen is via een beurs of een advertentie.

Zo zien ze er uit:

Megaselten:
die Speichenräder
vom französischen
Hersteller Robergel



wurde und selbst unter den schlimmsten Bedingungen noch ein Window zur dahinterliegenden Welt geöffnet hielt. Mit dem Aufkommen der heizbaren Heckscheibe war damals dieses Zubehör aber nur noch für die Fahrer älterer P 1800 interessant, die die Kosten für eine neue Heckscheibe scheuten.

Neu ins Zubehörprogramm war ein schwarzer Teppichboden gekommen, den es wahlweise mit weißem, rotem oder blauem Keder gab. Farblich passend konnte der P 1800-Besitzer entsprechende Sitzbezüge wählen – und sogar das Lenkrad blieb vom Verschönerungsgedanken nicht verschont, denn dafür gab es einen Lenkradschoner!

überziehen. Speziell für den 1800 S kam eine Konsole als Ablagefach ins Programm die auf dem Getriebetunnel montiert wurde.

Und endlich gab es für den 1800er auch eine Motorraum- und Kofferraumbeleuchtung, beide stammten von Hella. Sportliche Fahrer hingegen schätzten, daß Volvos Sportabteilung nun endlich auch im Zubehörprogramm präsent und für die M 27- und M 30-Hinterachsen ein Sperrdifferential lieferbar war – Zubehör, das vor allem heute äußerst gesucht ist.

Für die Einspritzermodelle gestaltete Volvo den Innenraum komplett neu. Hierdurch ergab sich für Volvo erstmals die Möglichkeit, den Kunden eine Klimaanlage anzubieten, die sogar nachrüstbar war.

De tweede mogelijkheid is een stuk eenvoudiger. Dat zijn gewone spaakvelgen, zoals die met name veel op Engelse auto's zitten. Het enige dat je hierbij nodig hebt is een 'hub', dat is een hulpstuk dat wordt vastgeschroefd op de bestaande wielbouten, en waarop een zogenaamde 'spline' is gemonteerd. Deze laatste is feitelijk een stevige ronde buis met langsgroeven, waarop in principe elke spaakvelg past. Deze velgen worden vervolgens vastgezet met een grote centrale moer, zeskant of met twee of drie 'oren'. De verschillende leveranciers van spaakvelgen hebben allerlei verschillende hubs voor verschillende typen auto's, en ongetwijfeld zit er een tussen die ook voor de 1800 van toepassing is. Wat telt is ook hier weer de juiste steek. Belangrijk is wel dat de juiste mate van 'offset'

wordt gebruikt, dat wil zeggen dat het wiel niet te ver naar buiten en niet te ver naar binnen zit. Maar ik ga ervan uit dat dit door de aangeboden hub wordt opgelost.
Namen van leveranciers heb ik niet, maar dat moet via Internet geen enkel probleem zijn.