



## Auto onder de loep



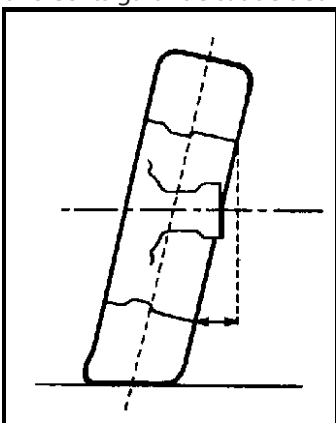
### Het is rond en het draait.....

Veel van onze oldtimers zijn uitgerust met spaakwielen, en dan bedoel ik geen wielen met houten spaken, maar ijzeren velgen met ijzeren spaken. Deze wielen zijn meestal verchromd, maar ze kunnen ook in een kleur gespoten zijn. Zien je wielen er na een aantal jaren niet meer uit, dan kan je de gespoten velgen nog altijd laten stralen en poedercoaten. Fa. Snouck in Weesp, een van onze adverteerders in het



'Contactpunt', doet o.a. dat soort dingen. Na behandeling zien ze er weer als nieuw uit en kunnen ze weer jaren mee. Chromen spaakwielen opknappen, helaas, je kunt ze ontspaken en de velg, de spaken en het hart opnieuw laten verchromen, maar ik vrees dat zoiets onbetaalbaar wordt, want dat verchromen kost veel geld en het richten van de velgen met de juiste spaakspanning, dat is voor de gemiddelde doe het zelve niet weggelegd. Maar ben je erg verknocht aan je chromen velgen, dan zit er niets anders op dan een nieuw setje aan te schaffen. Ga dan wel naar een betrouwbaar adres en niet naar de goedkoopste leverancier, want vaak is gebleken dat bij goedkope velgen:

- a- De spaakspanning onjuist is.
- b- De velgslingering zowel zijwaarts als in de hoogte ontoelaatbaar groot is.
- c- Het chroomwerk van mindere kwaliteit is.
- d- Slechts garantie tot de deur word gegeven.



Heb je toch bij die verkeerde-, goedkope leverancier gekocht en heb je naderhand last van een trillend stuur en/of een week gevoel in de bochten, tien tegen een dat het dan aan die ondeugdelijke spaakwielen ligt. Als je bedenkt dat in een snel genomen bocht de velgen opzichte van het hart, zich ca.10 centimeter kan verplaatsen en daarna weer in de normale positie moet terugko-

men, dan realiseer je je, dat de spaakspanning van het grootste belang is. Als er een hoogteslag in de velg zit, dan rijdt dat hoogst onplezierig. Een ander gevolg is; een versnelde slijtage van de wiellagers, ophanging, etc. Een goede spaakwielleverancier zorgt er voor dat de spaakspanning prima voor elkaar is en zo niet, dan ga je terug en zorgt hij er voor dat het alsnog in orde komt. Het balanceren van spaakwielen heeft een speciale aanpak nodig. Het inspannen op een balanceermachine moet op dezelfde wijze gedaan worden zoals de wielen op de naaf vastgezet worden. De foute leverancier maakt zich daar niet allemaal zo druk om en zegt: "Ach, een beetje trillen, dat hoort nu eenmaal bij een oldtimer". Maar van af nu weten wij wel beter: Ook een oldtimer met van die mooie spaakwielen kan zo goed als trillingvrij over de weg gaan, en dat rijdt natuurlijk een stuk plezieriger bij het toeren!



### TIP

weet je:

- dat sinds 2003 vleugelmoeren weer zijn toegestaan, mits zij niet meer dan 30 millimeter buiten de carrosserie uitsteken. (APK keuringseis art. 5.2.48 uitwendige veiligheid o.a. wiel- en zijdelingse afscherming)
- dat je om beschadigingen te voorkomen, de vleugelmoeren los kunt draaien met een houten plank waarin een uitsparing is aangebracht ter grootte van de vleugelmoer.
- dat je de moer ook los kunt slaan met een rubberen hamer.
- en dat er een speciale borstel bestaat om spaakvelgen te reinigen.

**Ben Schaafsma**