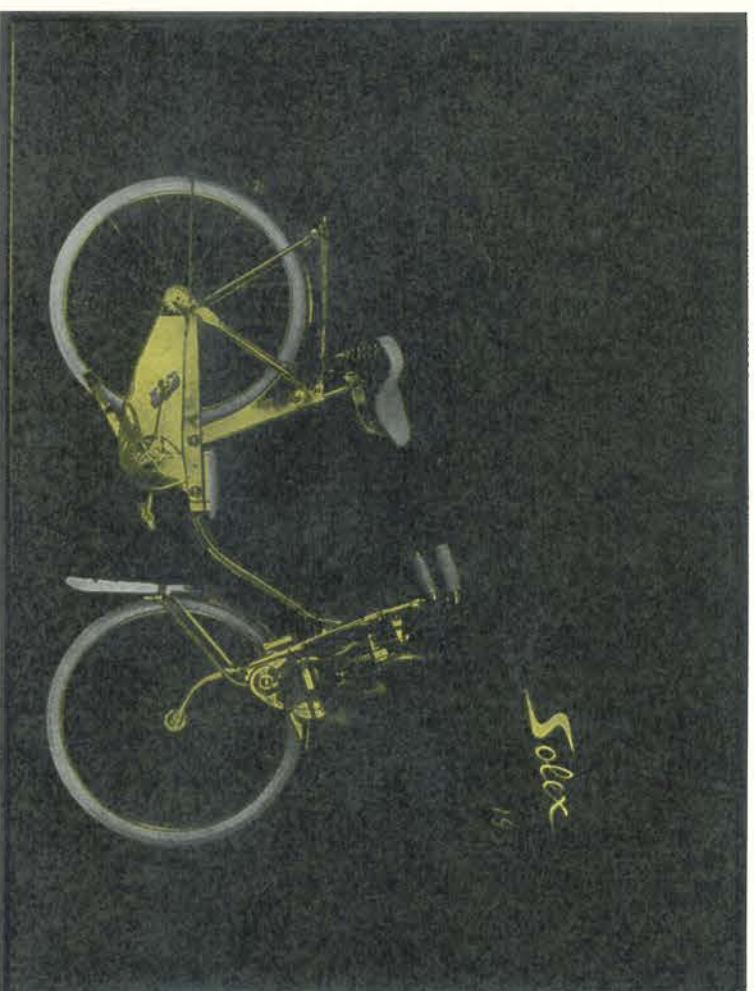


Met

V.D.H.-tje



De Gouden Solex

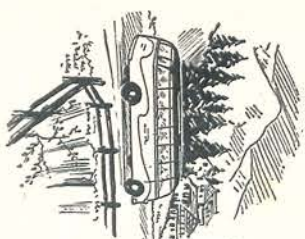


het V.D.H.-tje

PERSONEELSORGAAN van VAN DER HEEM N.V. DEN HAAG UTRECHT HOLLAND
Verkoopkantoor VAN DER HEEM N.V. en Eerste Nederlandse Autorijwielfabriek N.V.



GRATIE en CHARME



Een droom werd werkelijkheid

Mijn eerste ontmoeting met de Solex

Het is zomer 1947, zo'n echte mooie, waar we nu al een jaar of wat naar uit zitten te kijken.

Wij, m'n vrouw en ik, hebben een fietstochtje gemaakt en gaan, vermoed, nog even een rustpauze zoeken op een stukje vrij dun bij Wassenaar. Ik klim naar een hoog punt en laat mijn ogen over het blonde duinlandschap dwalen. Ik kijk naar beneden en dan... zie ik ze plotseling: 2 fietsen, met de sturen in elkaar gestrengeld.

Wat is er nu te zien aan 2 fietsen? Nederland heeft er 3 miljoen! Maar 't zijn geen gewone fietsen. Ik kom wat naderbij en zie onder het stuur iets wat op een verbrandingsmotor lijkt. Dan 2 ronde trommels aan weerszijden van de cilinder, waarvan de rechte blijfbaar als benzine-reservoir is bedeid, getuige de schroefkop. Verder een damestrame, gemaakt van dikke buis en gebogen als een zwanenhals. „Velo-Solex", lees ik op het frame. Dus dit is die fiets met motor, waarvan de krant schreef dat men ergeens in Parijs met de fabricage ervan is begonnen. Ik roep mijn vrouw en juist als zij aan komt hollen, stappen de dame en heer op de Franse Solexen. Een paar trappen op de pedalen en dan verdwijnen ze met beschaafd gebrom in de richting Scheveningen.

M'n vrouw en ik waren nog lang niet uitgepraat. Zou dit het begin zijn van de zoveelste poging een ultra-lichte motor op een fiets te maken? Was het vóór de oorlog niet steeds mislukt? En als het nu wel lukte, zouden ook



Vaardige handen monteren onze veel geroemde Solex-motor.

wij dan nog eens in het heerlijke bezit komen van zo'n bromfiets (die naam bestond toen nog niet eens, maar ik zou geen andere weten). Wat zou dat een uitkomst betekenen voor het fietsende Nederland met haar vlakke wegen en vaak veel wind!

Die zondagmiddag beleefde ik het eerste contact met de Solex en wist op geen stukken na hoeveel ik er nog mee te maken zou krijgen.

Want hoe ging het verder? Van Parijs kwam de Victorie. Toen de besprekingen tussen de Directies van Solex Parijs, Slokvis en Van der Heem tot goede resultaten hadden geleid, kwam er leven in de brouwe. Er moest een nieuw vak worden geleerd. In het maken van elektrische apparatuur kon v. d. Heem het opneemen tegen de allerbesten. Maar het boren van cilinders op 10 micron nauwkeurig en het maken van kogellagerboringen in een zinklegering: dat was weer heel wat anders!

En waar moesten we de machines vandaan halen? Ons tijdens de oorlog geëisteerde machinepark was eind '47 nog moeilijk aan te vullen.

Gelukkig konden we weer iets van het geroofde terug krijgen, al was dat niet altijd compleet. Desondanks lukte het, onder leiding van bekwame mensen, een passend stel machines te verkrijgen, zodat de produktie kon beginnen.

Wat de montage betreft was die produktie eigenlijk al begonnen. Met Franse onderdelen werden al motorfietjes gemaakt, die het zowaar ook direct „deden". En om niet met niets te beginnen: het eerste motorfietje droeg het nummer 1001.

Dan volgt een drukke tijd: het „overnemen" van tot nu toe gekochte onderdelen. Een nauwe samenwerking ontstaat tussen Tekentkamer, Gereedschapbureau, Werkvoorbereiding en Werkplaatsen.

Onze grote broer in Frankrijk was ons daarbij tot steun; zoveel mogelijk werd strak vastgehouden aan de door Solex-Parijs aangegeven constructie. Ook de werkmethode, voor zover dat mogelijk was, konden worden gekopieerd.

En zo groeide het Solex-project als de betande kool en werd voor velen een droom werkelijkheid. In 1945 bewogen velen zich nog voort met een fiets, waarvan de wielen waren voorzien van tuinslangen; in 1948 zag men alerwegen „fietsen zonder trappen".

Want Solex opende de rij van tal van bromfietsmerken; de één al groot-

ser en machtiger dan de ander. In 1951 leek het erop dat de Solex daardoor in de verdrinking zou komen. Maar kwaliteit, eenvoud en goede service deden de produktiecijfers snel stijgen. Ook het vasthouden aan het principe: matige snelheid, naast grote betrouwbaarheid (door sommigen, ook wel in de v. d. Heem-kringen, fel bestreden) blijft toch de juiste koers te zijn.

Voorjaar 1957. De Solex-motorenfabrieksgroep en de ENAF-fietsenfabriek werken op topcapaciteit, werkmethode zijn verbeterd, onderdelen vereenvoudigd en ondanks loonronden en looncompensatie zijn wij in staat onze prijzen te handhaven.



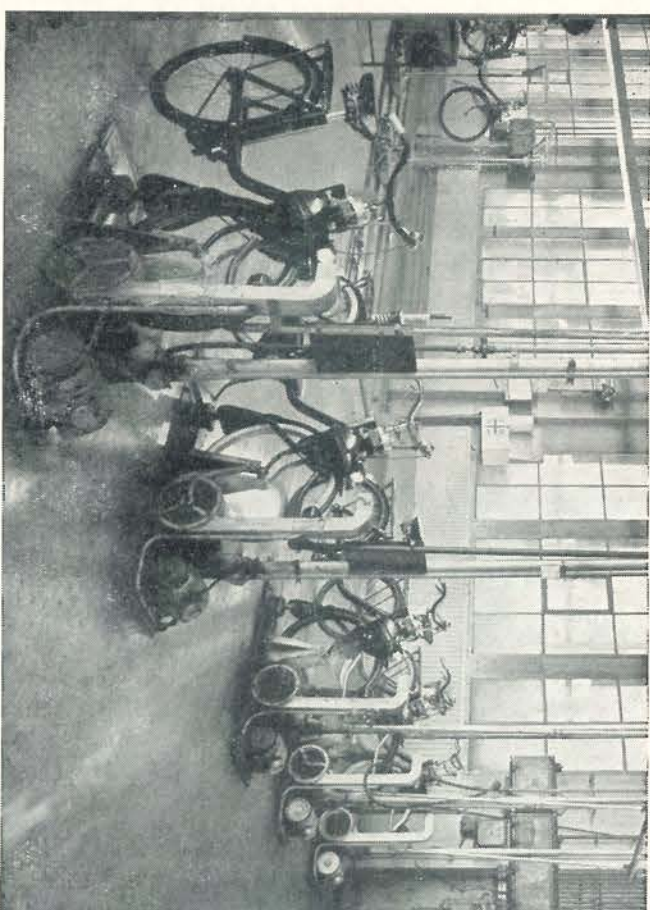
Juni 1955 komt de 150.000ste Solex-motor van de montage-lijn, als het weer juni is (van 1957) hopen we de 250.000ste motor af te leveren.

Tussen 1947 en 1957 liggen 10 jaar waarin beezen is dat de bromfiets in het algemeen en de Solex in het bijzonder een blijvende plaats heeft in de mens in het hedendaagse verkeer en door zijn solide uitvoering en eenvoudige bediening deze plaats niet gauw meer zal afdaan.

Voor tienduizenden heeft de bromfiets, vooral door de ontzaglijke op-eenhoping van de mensen in de steden, opbouw de weg naar de natuur opengesteld. Voor honderduizenden betekent hij het vervoermiddel, dat hen veilig en in korte tijd van en naar het werk brengt.

En tenslotte: dat de Solex voor eveneens tienduizenden een droom was die nu werkelijkheid is geworden, daarvan zijn allen overtuigd, die in de schaarse na-oorlogse jaren de eerste Solexen voorbij zagen snorren en later zelf in het gelukkige bezit ervan kwamen.

De Gruyter,
Draaijerij.



Geen Solex verlaat de fabriek alvorens hij heeft proefgedraaid.

Bij de aanvang van het seizoen

Maart roert zijn staart

Het is lang geleden dat wij bij de ENAF in maart uit onze schijnbare winterslaap werden gewekt en de produktie 10 tot 15 maal vergrooten om in dezelfde verhouding de gefabriceerde Solexen naar de dealers te verzenden.

Tegenwoordig ligt dit enigszins anders. Weliswaar is er nog steeds een verschil tussen zomer- en winterproduktie, van fabrieksstandpunt gezien is dit echter geen bezwaar meer.

Binnen het kader van de winter- en omeraantallen zou het mogelijk zijn, zodanig te manipuleren met andere dan op de Solex betrekking hebbende opdrachten, dat een constante personeelsbezetting mogelijk is, ware het niet, dat de nog steeds toenemende populariteit van de Solex ons noodzaakt steeds weer onze personeelsbezetting uit te breiden.

Heeft maart nu voor ons zijn spreekwoordelijke betekenis verloren? Beslist niet. Immers, in maart vindt de RAI-tentoonstelling plaats, waarna het verkoopseizoen aanvangt.

Er ontstaat langzaam een voelbare spanning bij alle betrokkenen. De RAI toch geeft ons een indruk of onze verkoopsschikking en dus ook onze produktieplanning juist zijn geweest en of onze verwachtingen mogelijk op-nieuw zullen worden overtroffen. In deze spanning voelt men eenstijg behoeft iets speciaals te gaan doen. Iets te laten zien dat mooier dan mooi is en men denkt aan Solexen in goud of zilver.

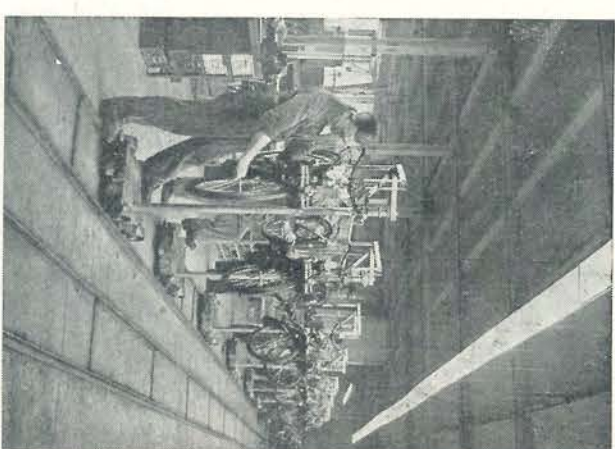
Deze spanning slaat over en daar zitten wij, als fabriek, midden in de aanmaak van gouden Solexen. Weet u

deze vraag te voldoen moeten tal van extra maatregelen getroffen worden, maatregelen waarbij een ieder in de fabriek betrokken wordt en die eerst in augustus tegen de fabrieksvakantie eindigen.

Dat hierdoor niet alleen hoge eisen aan onze mensen gesteld worden, doch eveneens aan machines en installaties, behoeft geen nader beoog. Er vindt dan ook regelmatig uitbreiding plaats ten einde aan de steeds stijgende vraag naar Solexen te kunnen blijven voldoen. Ook vernieuwingen worden ingevoerd, om met behulp van de voortschrijdende techniek de kwaliteit tot het hoogst mogelijke niveau op te voeren en de Solex te houden op de plaats die hem toekomt, n.l.:

„De bromfiets voor allen".

De C,
ENAF.



Het monteren van de Solex geschiedt in een gestadig tempo.



Aan de verzuurijding van de Solex-motor worden de hoogste eisen gesteld

BEREIKTE RESULTATEN

GEVOLG VAN

GOEDE SAMENWERKING

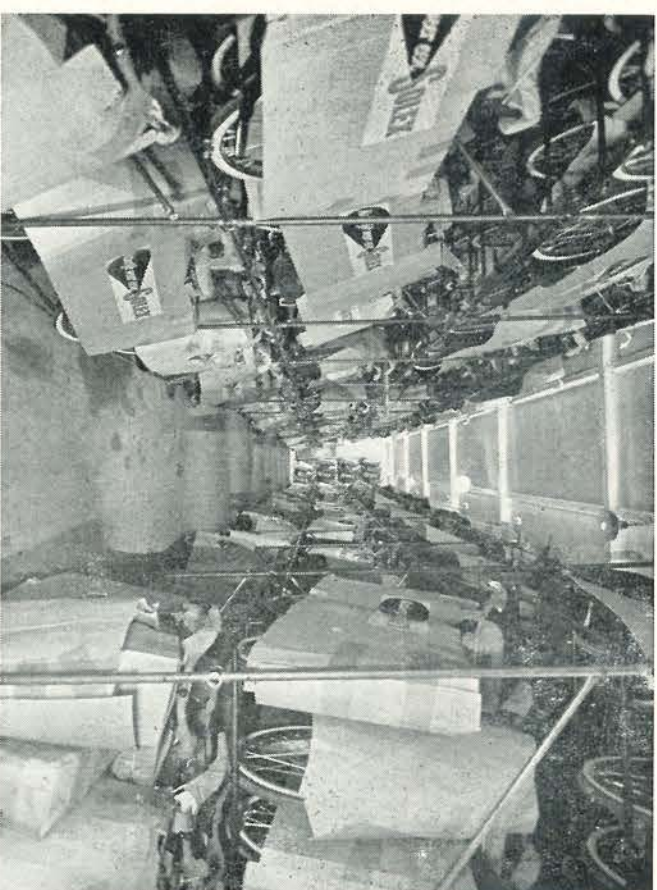
Bij het verschijnen van dit VDH-tje is het nog maar enkele dagen geleden, dat de 38e R.A.I. in Amsterdam haar deuren heeft gesloten. In gedachten zien wij nog de vele bezoekers langs de strands schuifelen waar de aanwezige exposanten hun best deden hun bromfiets als de beste, die er bestaats, aan de informerende bezoeker te verkopen. Merkbaar is een zekere spanning op de gezichten van deze exposanten. Menigeen hield zich bezig met de vraag, hoe de verkoop van zijn merk dit komende seizoen wel zou worden.

Er waren bromfietsen te over. Brommers met voor- en achterverlating, met automatische versnelling, met 3 versnellingen, met grote, grotere en geweldige grote benzinetanken; kortom een dorado van bromfietsweld.

Tenidden van al dat chroom, van al die luxe, stond er één, die van het begin af nog nooit op de bromfietsen-R.A.I. had ontbroken: de Solex. Eenvoudig, beschaafd en sierlijk tussen haar snelle en luidruchtige vrienden. Toen wij daar waren en zo om ons heen keken, bemerkten wij, dat vele vroegere merken niet meer op het appel waren verschenen. Weliswaar waren er nog wel zeker 50 merken, maar in de op-

bromfietsen op de weg ruim 650.000 stuks. Voor u dus niet moeilijk om bij benadering vast te stellen, hoeveel Solexen daarbij zijn, als u weet, dat in de 2e helft van dit jaar de 250.000ste Solex van de band zal komen. Vanzelfsprekend is dan ook het aantal van 650.000 groter geworden, doch er blijft een aantal over, dat er wezen mag en dat ons trots doet zijn op de bereikte resultaten.

Om dit alles te kunnen bereiken, is naast een goed product een prima samenwerking noodzakelijk. Samenwerking tussen de desbetreffende afdelingen onderling; samenwerking met onze verkooporganisatie R.S. Stokvis en Zn. Vooral om dit laatste goed te doen lopen hebben we o.a. onze verkoopafdeling, welke op haar beurt weer ressorteert onder Commercieel Beheer. Naast haar werkzaamheden op zuiver commercieel terrein, zoals verkoopplanning, prijzen, garantie, onderdeelenverkoop, enz. is zij de in- en uitgaande weg van alles, wat met Solex verband houdt. Vanzelfsprekend niet op het gebied van inkoop en zilver technische aangelegenheden, die door andere afdelingen worden behandeld. Het zou echter te ver voeren, u in dit artikelje ook te gaan bezig-



Keurig en solide verpakt staat deze voorraad gereed voor verzending.

gave van het Centraal Bureau voor de Statistiek van 1 augustus 1955 tellen wij er nog ruim 90.

Het mag dan aardig zijn terugge- lopen zult u opmerken, maar wij met de Solex zijn er dan nog maar één van de velen. Inderdaad, maar groots in aanzien en groot in aantal op de weg! Naar schatting bedraagt het aantal

houden met kostenberekeningen, prijzenberekeningen en verkoopcijfers.

Toch willen wij u nog iets vertellen over ons werk, zij het dan van een klein onderdeel, n.l. de correspondentie en daarvan wel speciaal iets over brieven, die wij dagelijks ontvangen van ons onbekende Solex-vrienden. Er zijn mensen, die altijd iets vragen, van

informaties over reclamespeldjes tot over complete Solexen toe. Of: de Harmonie jubileert de volgende week; of: het is ten bate van de Kwartclub. Een andere groep vraagt zonder meer inlichtingen over de Solex, omdat zij het plan hebben er een aan te schaf- ten. Weer een andere groep heeft de Solex zelf gereviseerd en bemerkt, nu hij weer loopt, dat er iets ramfelt.

Anderen schrijven ons enthousiaste brieven over de betrouwbaarheid van de Solex of over het feit, dat zij nog altijd op één van de eerste Solexen rijden en met die Solex grote vakantie- tochten hebben gemaakt. Een speciale categorie is dit van de uitvindes. Dit zijn mensen, die menen, iets te hebben gevonden, dat zeer goedkoop is in aanmaak en waarmee de Solex in één klap tot in de verste aardhoeken bekend zou worden. Zo'n brief is dan al of niet vergezeld van een tekening, waarop de schrijver zijn bedoeling heeft kenbaar gemaakt. In het negatieve geval is de brief gehuld in een was van geheimzinnigheid en informatie de uitvinder eerst voorzichtigheids- halve, wat Van der Heem daarvoor wel denkt naar te tellen. Eerlijkheids- halve moeten wij ook vermelden, dat er wel eens boze brieven komen, die, zij het ook wel niet direct in vloeiend Nederlands geschreven, aan duidelijkheid niets te wensen laten. Bij onderzoek blijkt dan in de meeste gevallen, dat de schrijver zich niet heeft gehouden aan de garantiebepalingen en in handen is gevallen van een niet vak- kundige fietsmaker. Jammer, dat de mensen toch zo slordig lezen.

Met deze laatste ontboezening zijn wij meteen gekomen op en ander chapter. Dit slordig lezen geldt n.l. ook nog voor een vrij groot deel van ons eigen personeel. Mensen die huurovereenkomsten en garantiebepalingen kennelijk niet interessant genoeg achten. Onze bezorgdheid over de 1400 bij ons personeel in gebruik zijnde Solexen wordt hierdoor ten zeerste vergroot. Het artikel in 't VDH-tje van 16 februari j.l. over Solex-perikelen mogen wij dus wel zeer in aller aandacht aanbevelen.

Tenslotte nog iets over de verhouding van afd. Verkoop tot Solex-service. Deze laatste afdeling valt, wat het commercieel gedeelte betreft, onder afd. Verkoop. „Commercieel” is hier wel een heel groot woord, daar het met de huidige tarieven en onderdeel- prijzen, welke u als pers.-lid geniet niet mogelijk is, een sluitende begroting te krijgen. Hoezeer de Directie een Solex-service-station t.o.v. het personeel noodzakelijk acht, bewijst wel de nieuwe werkplaats, welke thans wordt gebouwd en aan het eind van het jaar haar poorten zal openen.

Zijn wij dit artikel begonnen met wat cijfers, wij willen het ook zo be- eindigen. Aan u de opgave voor en de overdenking van een verkoopplanning voor de eerstkomende vier jaar. Hoe groot zal het aandeel van de Solex dan op de Nederlandse markt zijn? Een markt, die volgens het rapport van het Nederlandse Verkeersinstituut, gepubliceerd in 1956, in het jaar 1960 ruim 1.000.000 bromfietsen zal tellen. Zullen er van dit aantal een half miljoen Solexen zijn?

G. v. Halen,
Afd. Verkoop.

TECHNISCH BUREAU

Wanneer een product als de motor van de Solex moet worden vervoerd, komt daarbij natuur- lijk veel het een en ander kijken.

Reeds bij het ontwerp wordt vaak de hulp van het Technisch Bureau ingeroepen om verschillende constructies, finishes en methoden tegen elkaar af te wegen. Want goede kwaliteit is vooral bij een product als de Solex een eerste vereiste. Maar daarnaast speelt de kostprijs ook een zeer belangrijke rol.

Als het ontwerp is voltooid, gaat de gereedschapconstructeur aan de slag. Ook hier is het contact met het Technisch Bureau onmisbaar. Want juist de gereedschappen bepalen vaak mede de bewerkingsmethode en de kwaliteit van het product.

In gezamenlijk overleg wordt vervolgens bekeken, op welke af- deling, hoe en met welke hulpmiddelen de producten zullen worden gemaakt. Wij denken hier aan de ontstekings- en vertichtings- spoel, die op de Wijkafdeling worden gemaakt, de cilinder in de machinale Solexgroep in de Dragerij, het spuitgietsysteem in de Enraf aan de Laadkade, het motorpompje in de Stamperij enz.

Wanneer al deze zaken zijn geregeld, gaat vervolgens de arbeidsanalist aan de hand van product- en gereedschaptekeningen de fabrieksmethode en de taakstelling bekijken en op aanwijzingen vastleggen. Te zelfder tijd start ook de Gereedschapmakerij met de aanmaak van de gereedschappen. Wanneer deze gereedschappen klaar zijn, wordt weer in samenwerking met de desbetreffende afdelingen, de Gereedschapmakerij en het Technisch Bureau, een proefserie getrukt, waarbij dus een aantal producten op proef wordt gemaakt, en waarbij tevens de aanwijzingen en gereedschappen op hun juistheid worden bekeken en de maten van het product kritisch vergeleken met de op de producttekening aangegeven maat. De te fabriceren aantallen producten worden door het Centraal Planbureau bekend gemaakt. Aan de hand hiervan geeft het Productiebureau de orders aan de toeleverende afdelingen. Deze afdelingen, die ieder voor zich weer verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van de producten, die



VERKEERSEXAMEN

Ons prachtige Ontspanningsgebouw bleek dinsdagavond 26 februari j.l. herschapen in een „keuse” examenzaal, waarin 300 bromfietssers en fietsers, lichtelijk nerveus en met gespannen aandacht, over hun schriftelijke vragen zaten gebogen. Vragen vol voetsporen en klemmen en alle betrekking hebbend op de praktische en theoretische kennis van de regels van het verkeer. Dit examen diende als sluit- stuk van een cursus, welke op initiatief van de Vereniging voor Vrijlig Verkeer en in nauwe samenwerking met de Haagse Verkeerspolitie was georganiseerd.

De kandidaten hadden ruimschoots de tijd om hun antwoorden op papier te zetten, waarbij men de keuze had uit een viertal mogelijkheden. Deze opgave was gemaakt volgens een oorspronkelijk Amerikaans systeem. Hierdoor werd de opgave bepaald niet gemakkelijk gemaakt, terwijl een toegevoegde schets, die een verkeerssituatie met striktrijwagens op het gebied van voorwaartse beweging, de volle aandacht eiste. Alle deelnemers zullen het resultaat van hun pogen thuis gestuurd krijgen en voor de geslaagden ligt een prachtig diploma in het vooruitzicht.

Het opvoedend karakter van deze cursussen en de daarbij behorende examens zal wel niemand ontgaan. Daarbij moet worden opgemerkt, dat het vergroten van de verkeersdiscipline in deze jachtige tijd, waarin het gemotoriseerde vervoermiddel het mechanische gaanderij verdringt, van het allernieuwste belang is.

Wij kunnen dit hoffelijk streven en getoond initiatief niet hoog genoeg waarderen.

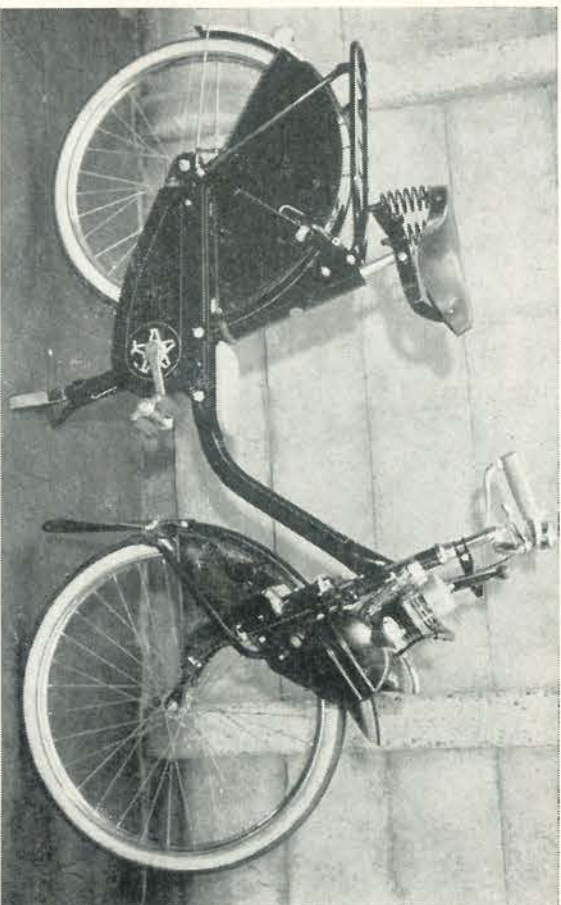
Onze solerende personeelsleden willen wij het volgen van deze cursussen dan ook ten zeerste aanraden. Voor de ervan verbonden kosten behoort u het bestis niet te laten, want u ontwaart het onderricht geheel gratis. U kunt zich nog heden in verbinding stellen met het secretariaat van de Vereniging voor Vrijlig Verkeer, Emanstraat 1, Den Haag, alwaar men gaarne bereid is, u alle gewenste inlichtingen te verschaffen.

zij leveren, zorgen er dan voor, dat de montageband tijdig over de nodige aantallen producten beschikt om met de montage van het motorje te kunnen starten. Ook hiervoor is weer een serieuze voorbereiding noodzakelijk. De band werkt op een collectief tarief, zodat de taaktijden onderling goed op elkaar moeten worden afgestemd om te voorkomen, dat de ene werker te veel zou moeten doen en de ander wacht- tijden maakt. Om de montageband een zo hoog mogelijke output te geven, is het ook hier weer van het grootste belang, dat aan tafel-

indeling, gereedschappen en hulpmiddelen, alle aandacht wordt besteed. Er kunnen nu (en dat geldt voor alle afdelingen) grote verliezen ontstaan, als achteraf blijkt, dat de voorbereiding niet met de wettelijke nauwkeurig- heid heeft plaatsgevonden.

Wij hopen, dat wij u hiernede, zij het dan zeer beknopt, een indruk hebben kunnen geven van wat er al zo bij de voorbereiding van een bepaald project komt kijken.

Franzen,
Werkvoorbereiding.



Men zou het — op gedragen toon — een teken des tijds kunnen noemen, dat thans in de fabrieken van het eer- tijds zo vernaaude Zwitserse automerk Hispano Suiza een kleine bromfiets voor alleman in licentie vervaardigd wordt.

Men zou, voorgevende Hispano met gepaste eerbied te willen herdenken, een ogenblik stiltte in acht kunnen nemen.

Maar dan niet te lang; want er schuilt niets treurigs in dit feit. Integendeel, het is een fleurig teken des tijds. En we vinden het zelfs prachtig dat ook in Denemarken, Frankrijk, Spanje, de Benelux, Italië en zelfs Afrika, fabrieken staan die één en de- zelfde bromfiets vervaardigen.

Doch er, figurlijk gesproken, bij stilstaan; neen dat doen we niet. We rijden en daarmee uit.

Het nuchter betrachten van deze bezigheid, zonder eens even nadenkend achterom te zien, behoeft u nu ook weer niet schuldbevangen en droefgees- tig te stemmen, want u kunt het ook

niet helpen dat ge uw Hispano niet zo zeer mist.

Trouwens, aan een technisch ding denkt men alleen poschuun met wee- moed terug en die voortreffelijke stem- ming wordt voor een zeker deel ver- diept door het safe bezit van een zeer huidige, vervolmaakte vervaanger. Daarom zou het best kunnen gebeu- ren dat men over een kwart eeuw weenoeidig over de Solex gaat doen; over de oer-Solex dan.

„Que sera, sera...”

Maar heeft u al eens nageerekend dat we halverwege de kwart-eeuw- historie van de Solex beland zijn? Het is inderdaad ongemerkt gegaan, sedert in 1945 te Pont de Neuilly de eerste Velo-Solex de bekende carbu- leur-fabriek „Société du Carburateur Solex” verliet.

In 1953 kwamen wij tot onze voor- lopige laatste rijproef, heel wel be- seffend dat er zeer weinigen op onze rij-ervaringen zullen hebben zitten wachten. Want toen reeds was er nauwelijks een bromfietser te vinden, die nog geen blokje-om gesolex-ed had.

Intussen heeft men noch in Frank- rijk, noch in Nederland alleen-maar en als-maar dezelfde Solex-jes gemaakt. Zo van buiten veranderde er niet veel; het ontbreken van de noodzaak hietoe is overigens een in den brede bezon- gen verdienste van het concept. En eigenlijk behoeven we ook aan het destijds in de „Bromfietskampioen” verschenen verslag van rij-ervaringen niets opzienbarends toe te voegen. Maar kleine veranderingen kunnen grote verdiensten hebben en in de loop der jaren is men met de Solex vele stapjes verder gegaan.

Daar wilden we het nu eens over hebben.

Grote afstand zadel-stuur.

Meer dan een jaar geleden bracht de Franse moederfabriek nieuws in de vorm van een gewijzigd frame. Wie de tentoonstellings-stand voorbij stapte merkte slechts een nieuw doosje op in het laagste punt van de framebuis. De Fransen hadden dat doosje be- kleed met plastic materiaal, voorzien van een anti-schuit-profiel, zodat „men” begon te veronderstellen dat de Fransen een povere stap in de rich- ting van de scooter deden. Die con-

Langs lijnen van geleidelijkheid

naar de

SOLEX 1957

clusie was even naïef als onjuist.

Van der Heem N.V., de fabriek waar de Solex voor de Benelux vervaar- digd wordt, pleegt de resultaten van de Franse nouveautés altijd even af te wachten. Zo ook deze frame-ver- andering.

Men nam het idee eerst over toen bleek dat de hierdoor verkregen gro- tere afstand tussen het stuur en het zadel voor vele grote Nederlanders wel degelijk een winstpunt opleverde. Hier en daar meende men zelf. Het door de nieuwe constructie een nog grotere mate van zijdelingse stijfheid in het frame verkregen werd. De direc- tie van Van der Heem kwam weer op de gedachte om het, niet als zodanig bedoelde, opstapje te benutten als berghaals voor het gereedschap, zodat men de bengelende gereedschapstasjes achter het zadel kon missen. Want dat was één van die kleinigheden waar- over mannen zich niet druk maken, maar die door moeders als onhandig werd ondervonden. Die tasjes waren immers aantrekkelijk onderzoekings-obj- ect voor achterop-zittende kindertjes en diezelfde tasjes zaten dikwijls het kinderzitje in de weg. Om te doen uitkomen dat de nieuwe gereedschap- ruimte niet als voetenplankje bedoeld is, (we moeten de voeten immers op de trappers houden — van de wet), heeft men het dekseltje min of meer bollend uitgevoerd. Rest ons nu nog hierover te vertellen dat u het dek- selletje kunt verwijderen door het in voorwaartse richting te schuiven, na het vertikaal kan worden afge- men. In het kastje bevindt zich o.a. een bougiesleutel die door een beter bruikbare pijpsleutel zal worden ver- vangen. Verder zijn bijgevoegd enkele sleuteltjes en een bougie-elektroden- maatje. Het is wellicht aardig te we- ten dat deze frame-wijziging de pro- duktekosten heeft verhoogd noch ver- laagd. Er wordt op arbeidsuren be- spaard, doch er is meer materiaal mee- genoeid.

De tweede verbetering van betekenis is de toepassing van glijlagers in de bracket-constructie. En aan een on- volkomenheid, welke door de fabrikant ook als zodanig werd onderkend: de bevestiging van het kettingshem, heeft men nu ook op afdoende wijze- einde gemaakt. De nieuwe bevesti- ging is stellig constructief beter ver- antwoord. Voorts heeft men de velg- rem van het voorwiel thans zodanig ingespaand dat geen vrees meer voor de jaspanden behoeft te worden ge- koesterd.

Zoals bekend, wordt al geruime tijd in het achterwiel de door Beckson ontwikkelde lamellen-rem (die regel-

matig een druppeltje olie op prijs stelt!) gebruikt.

Een remmencombinatie, die ons zeer goed bevallen is, want ook bij nat weer — en we hebben haast niet an- ders ondervonden — konden we het voor normaal bijremmen uitsluitend met de voorrem-velgrem stellen.

Ingekapselde motor.

Al geruime tijd vertoont het motor- tie van buitenaf gezien geen hoeken en ten meer, zodat het onderhoud al heel weinig werk vereist. Op deze ombouw werd een nieuwe koplamp gemonteerd, die op onze nog niet in- gereden Solex nog was voorzien van een Frans lampje en een Frans glas. Het hiermede verkregen gele licht kon ons niet bekoren. Het was ten hoog- ste bruikbaar als geleide-licht, maar op de donkere buitenweg schoot de illu- minatie duidelijk tekort. De Solex heeft echter voldoende walis aan boord, zo- dat we mogen verwachten dat Van der Heem dit ongemak zal hebben opgelost als dezer dagen de Neder- landse verlichting kan worden ge- monteerd.

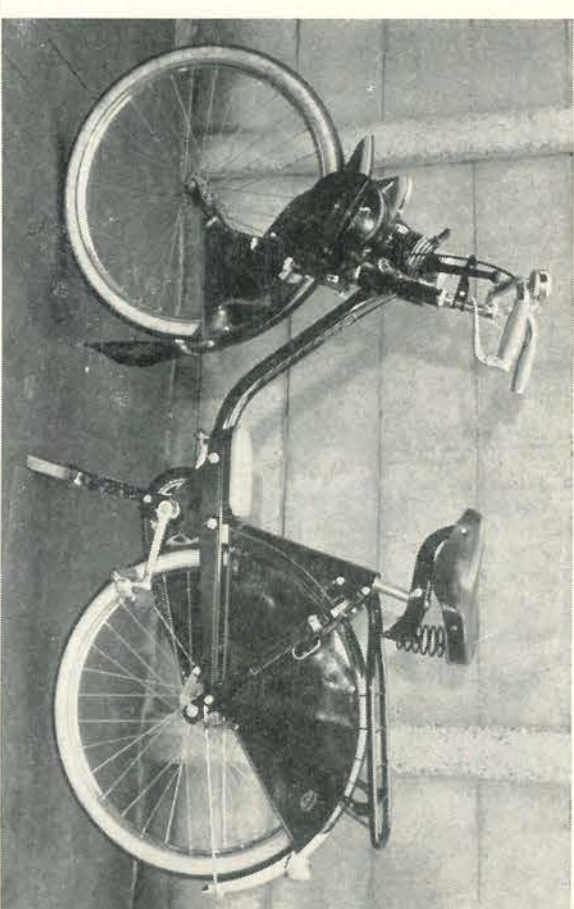


Hierboven: Een close-up van de ingekap- selde motor met ingebouwde koplamp en nieuwe schokkelaar.

Links van de ingebouwde koplamp bevindt zich nu, goed onder ons be- reik, een echte lichschakelaar; dit- dus ter vervanging van het metalen hefboomje.

Twee van de vele vragen, die wij de heer Van der Heem stelden, lijken ons de moeite van een nadere overwe- ging waard.

De eerste vraag betrof het gas- handelje. We vroegen ons af, waarom men geen draaibaar gashandel mon- teerde in plaats van het al jaren mee- gaande heveltje. Niet zozeer de be- langrijkste, maar wel de aardigste overweging bleek te liggen in het feit dat men van het openstaalen van een motorrijwiel-achtig gashandel ook iets verwacht. En wel datgene, wat

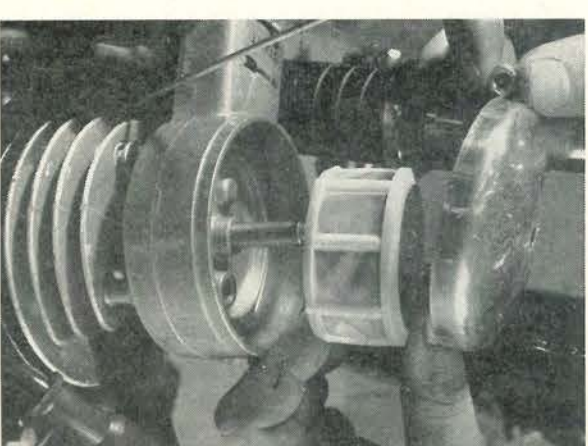


er bij een Solex niet is: flitsende ac- celeratatie en veel vaart. Het heveltje ziet er o.i. inderdaad onschuldiger uit en zakelijk gezien is het niet zo gek om aspirant-bromfietsers slechts zo'n lief handelje, waarvan niemand kwaad verwacht, te laten zien.

Overigens, het ging immers om de eenvoud van constructie; en deze blijft inderdaad simpel en tegelijkertijd deel- treffend. Een ander bijzonder voor- deel is nog even vermeldenswaard. Wie zijn Solex per trein laat vervoer- ren doet er verstandig aan het veertje tussen het gashandel en de spaak los te nemen en in de zak te steken; de spaak kan dan rechtstreeks aan het motorje vastgebonden worden. Zo voorkomt men dus beschadiging en verbuiging. En mocht u dat veertje zo kwijt raken, dan kunt u nog tijde- lijk een dubbel elastiekje gebruiken. Kwetsbaar is deze overbrenging dus allerminst, en dat kan van een royaal hangende bowdenkabel weer niet ge- zegd worden.

Een vraag waarvan we meer succes hadden verwacht, betrof het monte- ren van een gewone rijwieldynamo. We stellen ons namelijk voor, dat men in geval van een niet te ver van huis plaatsvindende stranding, de motor meteen van de band zal lichten om thuis bij het licht eens op zijn gemak de storing te gaan opzoeken. De Solex met opgeheven motorje is immers een gewone fiets met een goed verdeeld vrachtlje van slechts 7 kg boven het voorwiel! Verder speuren dan naar een parreltje tussen de bougie-elektro- den en de ongerechtigheid in de sproei- er zouden we in het donker, dicht bij huis, niet doen, geloven wij. En dan zou men met een rijwieldynamo met een klaar zijn. Men heeft bij Van der Heem echter nimmer iets bespeurd van een behoefte aan trap-fiets-ver- lichteing, zodat we ons, bij de ghm- lachend door de fabrikant getrokken conclusie „dat het Solex-motorje t- bijkbaar altijd volhoudt”, gewonnen hebben gegeven.

Tenslotte bleek dat de Nederlandse Solex-fabriekant nog één punt bij uit- stek van belang actie. Men heeft namelijk in samenwerking met een der grote benzine- en oliemaatschap- pen nauwkeurige proefnemingen met de gewenste oliesoort genomen. Het



Het luchtfilter is gemakkelijk bereik- baar; men behoeft slechts de kortste noot op het beschermkapje los te draaien, waarna dit kapje kan worden afgeno- men. Het luchtfilter wordt in klare ben- zine uitgespoeld, gedroogd en in Solex- olie gedoopt. Daarna kan het uitge- dropte filter weer geplaatst worden.

(Vervolg pag. 8)

VERVOLG VAN PAG. 7

proefondervindelijk onderzoek ontdekte dat men diende te zoeken in een olie-"groep" die normaliter niet voor verbrandingsmotoren gebruikt wordt. De nu voorgeschreven olie blijft in de praktijk weinig koolaanslag te geven; niet ontkolen om de 6 à 7.000 km kan worden volstaan. De koolaanslag in het cilinderkopje is dan nog zeer "goedaardig" en kan met de vingers verwijderd worden; alleen de koolaanslag in het uitlaatspruitstuk is wat harder.

30 km per uur.

t. Komt ons voor, dat het iets te veel van het goede zou zijn, indien we nu nog uitvoerig over onze rij-ervaringen gingen praten. Misschien echter is het nuttig te weten dat een nog niet ingereken Solex het in zijn prilte jeugd nog kalmer dan kampjes aan doet. Men monteert namelijk één hard-verchroomde zuigerveer, die schoon als hij is, nog niet de volledige afsluiting garandeert. Zoals bekend worden deze zuigerveren veelvuldig toegepast omdat hun slijtage minem is. Na circa 400 km dicht ook deze zuigerveer voortreffelijk af, waarna de trekkracht van de motor uiteraard toeneemt.

Voor het overige zouden we kort willen zijn. De startprocedure is naar vertelling; men kan de motor meteen op de band plaatsen en met gebruik van décompressor wegrijden, maar men kan ook enkele meters met opgeheven motor gaan fietsen en bij enige snelheid het motorfje op de band plaatsen. We vonden het laatste gemakkelijker; een nadeel in het laatste geval is dat men bij avond zonder licht start — en dus strafbaar is.

In zijn rij-eigenschappen is de Solex zonder gebruik van de motor het best te vergelijken met een fiets van sportief karakter.



Hierboven: Deze gereedschapsruimte is in drie vakjes ingedeeld, zodat behoudens sleutels ook banden-reparatie-middelen etc. kunnen worden meegenomen.

Zodra men het motorfje inschakelt, valt op dat de brommer uitstekend en gemakkelijk bestuurbaar is. Die goede uitbalancerings en het benutten van het gyroscopisch effect van het vliegwieltje, verrassen ons eigenlijk elke keer weer.

Nu, en de rest kunt u in felle zelf aanvullen. We moeten alleen nog even zeggen dat wij de Solex de Luxe reden, met verchroomd stuur, velgen etc., die f 399,50 kost. De Solex in „all-weather“-uitvoering mist die opschik,

Het ontstaan

van de Solex

De Solex is zoals u weet één van de populairste bromfietsen van Nederland. Het ontstaan of de geboorte van dit product is in de tekenkamer. Hier worden alle onderdelen van klein tot groot getekend. U zult vragen waarom? Kan dat ding dan niet zo uit het hoofd gemaakt worden, zonder dat er tekeningen aan te pas komen? Zo iets kan je wel thuis doen als je aan het prutsen bent, maar voor producten die in serie of massa gefabriceerd worden zijn toch heus tekeningen nodig.

Van elk onderdeel is er een tekening, van maten voorzien. Het materiaal, waarvan het onderdeel moet worden gemaakt en de eventuele nabewerking die het moet ondergaan, staan voorgeschreven op de tekening. Dit zijn zogenaamde enkelvoudige of mono-tekeningen. Er zijn ook samengestelde tekeningen, waar meerdere onderdelen van één product op voorkomen. Het beste is dit te vergelijken met een boom. De stam is het eindproduct, de zijtakken zijn de samengestelde tekeningen en de zijtakjes van de zijtakken zijn de enkelvoudige tekeningen. Het totale aantal tekeningen nodig om de Solex te kunnen maken bedraagt 450 stuks.

Zijn alle tekeningen compleet, dan wordt een proefserie gemaakt. Deze proefserie wordt in duurproef gezet. Blijft, dat er zich moeilijkheden voordoen, dan moet opnieuw getekend, gemonteerd en in duurproef gezet worden. Voordat een Solex in productie komt is een tijd van 8 à 10 maanden verstroken.

Wanneer nu alle tekeningen afkoord zijn, worden deze van een codenummer voorzien. Alleen een naam voor een onderdeel zegt u niets, zeker niet, als u weet dat in de Solex alleen al 24 verschillende bouten en schroeven en 20 verschillende moeren zitten.

Na het coderen worden de stuklijsten gemaakt. Op deze lijsten wordt zoveel mogelijk in montagevolgorde het volgende vermeld: het onderdeel met codenummer; het aantal, het codenummer en de benaming van het materiaal waarvan het onderdeel wordt gemaakt en dan nog de hoeveelheid materiaal die voor het onderdeel nodig is.

Wanneer dit allemaal gereed is kan de Solex in productie komen. Maar dit duurt nog enige maanden, daar eerst nog allerlei soorten stempels, gereedschappen en malen gemaakt moeten worden om de Solex te kunnen fabriceren.

Voor de service-stations, waar de Solexen worden verkocht en gerepareerd als er iets aan hapert, moeten ook tekeningen komen. Dit zijn de zogenaamde service-documentaties. Hierop komen alle onderdelen (zonder maten) in montagevolgorde getekend voor.

Dit is gemakkelijk voor de dealer, want nu kan hij zo zien hoe, en op welke plaats, een onderdeel gemonteerd moet worden. Wel komen op deze bladen dezelfde codenummers te staan als van de werktekeningen, die in de montage worden gebruikt. Als de Solex nu eenmaal in productie is gekomen, dan kunnen er zich in de fabricage moeilijkheden voordoen. Om deze uit de weg te ruimen moet b.v. een maat van een bepaald onderdeel gewijzigd worden. Daarvoor dient een wijzigingsvoorstel ingediend te worden, dat dan behandeld wordt door een wijzigingscommissie, die zo'n voorstel goed- of afkeurt. Wordt de wijziging goedgekeurd, dan komt deze op de tekenkamer terecht en wordt de wijziging aangebracht op de tekening. Betreft dit een onderdeel dat gekocht wordt, dan gaat de gewijzigde tekening naar de leverancier toe. Mocht de wijziging zo ingrijpend zijn, dat de onderdelen niet meer op elkaar passen, dan moet een zogenaamd service-bulletin naar de dealers gezonden worden, vernieuwende de wijziging en het codenummer, bij welke deze wijziging wordt ingevoerd, daar anders de onderdelen niet meer gemonteerd kunnen worden.

v. d. Made,
Apparaten-Tekenkamer,
C 1554.

maar de motoren zijn volkomen gelijk. Door de afwezigheid van glamour bespaart u 50 gulden.

Zoals we reeds zeiden wordt de Solex door Van der Heem N.V. in Den Haag voor de Benelux in licentie vervaardigd; met de verkoop, garantie- en serviceverlening heeft R. S. Stokvis en Zonen te Rotterdam zich belast.

Een inkoper aan het woord

Toen van der Heem in 1948 met de fabricage van een nieuw product als de Solex begon, bleken daarvoor grote investeringen nodig te zijn. Het was dus vanzelfsprekend, dat deze investeringen slechts geleidelijk konden plaats vinden.

De eerste Solexen werden dan ook compleet uit Frankrijk geïmporteerd. Uiteraard pleit het voor de kwaliteit van deze motoren, dat wij tot op heden nog regelmatig een aantal van deze Solexen op de weg zien.

Wij kunnen ze n.l. onmiddellijk herkennen aan de vorm van de stuurmok en „Oh, schande" aan het verroeste stuur.

Want helaas werden er toendertijd in Frankrijk niet zulke hoge eisen aan de chrom- en nikkelwaardeit gesteld als heden ten dage in Nederland geschiedt. De eerste stap, die toen volgde, was de bestelling van 500 Solexen in onderdelen bij Velo-Solex, waarmee wij dus de eerste

schreden op het moeilijke pad der montage van bromfietsen gingen zetten. Dat dit pad echter niet uitsluitend over rozen ging, bewijzen de volgende productiecijfers uit die dagen:

	1948	afgel. totaal
Iw 21	24 mei—29 mei	1
Iw 22	31 mei—5 juni	49
Iw 23	7 juni—12 juni	0
Iw 24	14 juni—19 juni	0
Iw 25	21 juni—26 juni	0
Iw 26	28 juni—3 juli	2
Iw 27	5 juli—10 juli	26

Maar na deze eerste moeilijke weken ging het steeds hogerop met de Solex.

Toen deze 1500 Solexen waren vervaardigd, brak het moment aan, waarop de Nederlandse industrie werd ingeschakeld en dus een eerste stap gezet naar ons ideaal „een bromfiets van Nederlands fabricaat".

Uiteraard kwamen de onderdelen voor het rijwielgedeelte, zoals banden,



„HOGER ZIJ UW VLUCHT"

velgen en zadels hier het eerst voor in aanmerking. Deze vormen in geldswaarde immers een belangrijk deel van het z.g. inkoopt-pakket. Bovendien moet men niet vergeten, dat Nederland vrijwel geen fabrieken had, die gespecialiseerd waren op een fabricage van motordelen. Alle motoren van motorfietsen werden in die tijd vrijwel compleet geïmporteerd, en de in Nederland nodige service-delen waren zo gering in aantal, dat het niet lonend was, imitatie-onderdelen te gaan vervaardigen.

Voor motordelen moesten wij onze leveranciers dus wat men noemt „opvoeden". Daar onze leveranciers echter zeer goedkeurs waren en wij van Velo-Solex in Parijs altijd de gewenste inlichtingen en voorbeelden konden krijgen, ging alles zeer naar wens. Wij moesten deze motordelen zelf bewerken, wij gingen veel delen draaien en stampen; en zo gingen we heel geleidelijk over naar een Solex, die vrijwel geheel in eigen bedrijf werd vervaardigd.

Met deze ontwikkeling waren enkele jaren genoeg. Maar inmiddels had onze verkooporganisatie „R. S. Stokvis en Zn." ook niet stil gezeten. De verkoop, die in het jaar 1950 reeds ca 23000 stuks bedroeg, was in 1956 reeds gegroeid tot ca 48000 stuks.

Vanzelfsprekend bracht deze uitbreiding van de productie naast vele prettige voordelen ook een aantal moeilijkheden met zich.

De krappe positie van de Nederlandse arbeidsmarkt, de uitbreiding van de radio, stofzuiger en televisie in productie, het aantrekken van nieuwe producten enz. waren oorzaken, dat vele artikelen, die in eigen bedrijf werden vervaardigd, nu weer elders moesten worden besteld.

Hierbij deed zich echter de omstandigheid voor, dat nu ook veelal een andere arbeidsmethode werd toegepast. Schroeven, die in eigen bedrijf werden getraaid, worden nu vrijwel alle bij gespecialiseerde fabrieken geperst.

Eusjes worden gesinterd i.p.v. gedraaid. Dit alles leverde heel vaak zelfs nog een prijsvoordeel op, waardoor de stijging der grondstoffeprijzen enigszins kon worden opgevangen. Mede hierdoor en vooral door de steeds rationeler arbeidsmethoden was het dan ook mogelijk, de Solex op een vrijwel stabiel prijsniveau te houden.

Tot slot nog iets over de Solex zelf. Deze bestaat in totaal uit ca 1000 delen en deeltjes, waarvan er 550 koopartikelen zijn. Van het restant worden 200 stuks door Utrecht, 150 door de Maanweg, en 100 stuks door de ENAF vervaardigd. Denkt u nu echter vooral niet, dat de afd. Inkoop zoveel en de ENAF zo weinig aan de Solex doet, want dit is beslist niet waar. Veel onderdelen worden op de ENAF en de Maanweg verder bewerkt, gelakt enz. Bovendien is de onderlinge verhouding der aantallen sterk afhankelijk van de tijdsomstandigheden. Maar wel blijft hiervan, dat vrijwel ons hele bedrijf medewerkt aan het tot stand komen van de Solex.

Wanneer men dan ook zelf op de Solex zit of een paar Solexen voorbij ziet brommen, is het een prettig gevoel, te kunnen zeggen: „Daar heb ik zelf aan meegewerkt".

Van Klink, afd. Inkoop.



Onze prachtige Solexstand met op de achtergrond de op een verhoging geplaatste Gouden Solex.

DE SOLEX OP DE R.A.I.

De 38ste tentoonstelling in het R.A.I.-gebouw behoort weer tot het verleden. De enorme belangstelling, die voor deze interessante „tekijstelling“ van motorrijwiel, scooters, autoscooters, bromfietsen en ook nog wel..... gewone trapfietsen aan de dag is gelegd, heeft weer eens tenaer de nadruk gelegd op de steeds sterker wordende drang tot motorisering, bij een zeer groot gedeelte van ons volk.

Wij hebben tijdens ons geschiedtel langs de voortreffelijk ingerichte stands veel indrukken opgehaald. Indrukken, die ons echter te plotseling hebben overvallen.

Enkele zeer schaarse uitzonderingen daargelaten valt er weinig verschil te bespeuren tussen de aloude motorfiets en het „beschelden brommerij“, althans wat bouw en omvang betreft.

Prachtige machines met zware trommelremmen, telescoopvering voor en achter, diep doorgetrokken spaborden en afschermingen van motoren, welke niet alleen zindelijk zijn, doch bovendien keultucht aan de motor toevoeren, bezorgen de kijkers de grootste moeite hierin nog bromfietsen te zien. En dit alles, ondanks het feit, dat men nu eenmaal te rekenen heeft met een maximum-snelheid van 40 km/u.

Met enorm optimisme heeft men zich aan vernieuwingen en verfijningen gewaagd. Bij het aanschouwen van al deze door technisch vernuft ontworpen creaties lijken de tegenstrijdigheden, als gevolg van beperking van de verkoop op krediet en een heel jaar ongunstig weer, al lang weer door fabrikanen en inndelaren vergeten.

Uit de stormachtige — we zouden wellicht kunnen zeggen de bijna gigantische — ontwikkeling en de snelle opmars van de bromfiets blijkt, dat

dit vervoermiddel naast de fiets zo langzamerhand voor vele beuizen bereikbaar is geworden.

Uitgezonderd de Solex, lijken de meeste bromfietsen wel een soort gezinsvervoermiddel, immers, er is bijna geen bromfiets, die niet op twee berijders is berekend. Prachtige buddy-seats geven de bromfiets meer en meer het aanzien en het karakter van een tweepersoons-vervoermiddel.

In al dat gewoel heeft de Solex — onze Solex — zich staande weten te houden en is, als oude klassieker, trouw gebleven aan zijn oorspronkelijke opzet. Just daardoor oefent hij op een zo grote groep mensen aantrekkingskracht uit. Hij moet niet alleen als de goedkoopste maar ook als de meest veilige fiets met hulpmotor gezien worden, zowel in constructie als in bediening.

Zonder overdreven chauvinisme durven wij er pond voor uit te komen, dat wij met gerechtvaardigde trots hebben opgekeken naar onze, op een tabeau geplaatste „Gouden Solex“. Verheven boven ponpeuze gevaarten in wier midden hij troude en schitterend in volle glorie, heeft hij zich weer als de eenvoudige en nederige, doch karaktervaste en trouwe dienaar aan gediend, die het vertrouwen van het publiek heeft gewonnen en dit nooit zal beschamen.

Deze expositie, de belangrijkste uit de na-oorlogse serie van tentoonstellingen van gemotoriseerde twee-, drie- en kleine vierwielen, en bovendien de fraaiste door een rijkdom aan „aankleding“ (bloemen en waterpartijen) heeft zijn waarde bewezen en zal zijn nut wel afwerpen. Zeker ook voor onze Solex.

Wat doet de afd. Steekproefcontrole nog meer dan bij mooi weer op nieuwe Solexen door Den Haag rijden?

Ja, lezers, u ziet het goed. Bij mooi weer in Den Haag rondrijden. Dat is nog eens een prima baan, vooral omdat VDH hiervoor elke maand nog salaris wil betalen.

Toch zou u zelfs dit onderdeel van de steekproefcontrole op onze Solexen nog tegenvallen. Want na deze rit moet er een beoordelingslijst worden opgesteld.

Starten goed?
Sporen goed?
Trekkracht goed?
Remweg goed?
Geen gerammel?
enz. enz.

Zijn deze rijproeven onmisbaar, even onmisbaar zijn de andere werkzaamheden van de afdeling Steekproefcontrole om onze afnemers een goed product te waarborgen. Een product dat ook bij slecht weer goed blijft, een product dat niet defect raakt als u een redelijke vracht op de bagagetrager vervoert, een product dat niet kapot gaat als u over zandweggetjes rijdt en dus de door de motor aangevoerd lucht verontreinigd is door veel stofdeeltjes.

Allereerst vindt dagelijks, naast de stukscontrole die de fabriek Maanweg op de motoren verricht, een steekproefcontrole plaats op de voor de ENAF gereede staande partijen motoren. Worden bij deze steekproef onvolkomenheden gevonden dan moet de partij worden overgekeurd. Aangezien deze controle echter niet afdoende antwoord geeft op vragen als: de koelafzetting, slijtage van de bewegende delen, lekages, levensduur elektrisch gedeelte e.d., worden zogenaamde 100-nur-durproeven genomen. Tijdens het 100 uur-belaast draaien van de motor, worden regelmatig om de 20 uur metingen verricht, die verband houden met benzineverbruik, koelafzetting, lekages, koppellieren, krommen, e.d.

Al deze gegevens worden grafisch uitgezet. Na afloop van deze proef wordt de motor in aanwezigheid van de diverse belanghebbenden gedemonstreerd.

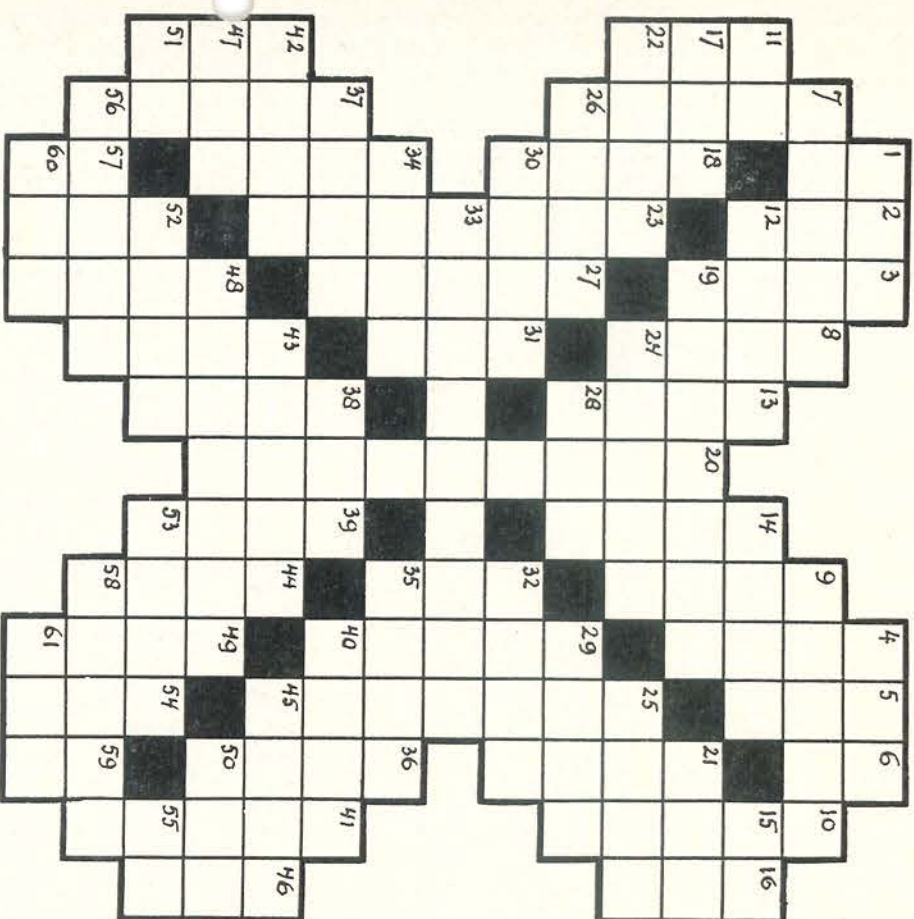
Deze proef is veel te kort om slijtage van bewegende delen te constateren, zodat daarnaast nog proeven lopen die pas na 1.000 uur worden stopgezet.

Na demontage worden dan de vitale onderdelen geïnspecteerd en op maat gecontroleerd.

Ten slotte worden nog dagelijks zogenaamde klantensteekproeven genomen op geheel ingepakte, voor verzending gereede staande Solexen, dus nadat zij stuk voor stuk hebben proefgedraaid en gecontroleerd zijn.

U begrijpt, dat al dit werk, mannenwerk is. Toch wordt er ook door een dame op de afdeling Steekproefcontrole aan de Solex gewerkt. Deze dame verwerkt nl. statistisch, de in samen-

(Vervolg pag. 11)



LADDERPUZZEL 55

HORIZONTAAL:

1. beekting van een gebouw; 4. vaatwerk; 7. deugdet; 9. moedig; 11. meekundig getal; 12. teng; 14. vervelend; 15. muzikant; 17. bloeiwijze; 19. handelen; 21. rund; 22. kneelebaard; 24. grote vis; 25. overal; 26. klank; 28. woonschuit; 29. meester; 30. het klimmen; 32. dapper man; 33. aardolie; 34. klap; 35. bloeiwijze; 37. mogelijkheid; 38. onderlicht; 40. afstammeling; 42. toereid nat bij spijzen; 43. grup; 45. koninklijke titel; 47. blaas; 48. het verhezen; 50. bevoorplaats van gel; 51. slede; 52. eelgerei; 53. kleur; 55. Amsterdams Pel; 56. afgeknote boomstam; 58. onmisbaar; 60. tam; 61. pukkel.

VERTIKAAL:

1. ludoord; 2. bij; 3. glas op hoge voet; 4. voornemen; 5. schap; 6. voorzetel; 7. bekoortje; 8. ledig; 9. korf voor vis; 10. waterplantje; 11. tred; 13. vesting (mids); 14. opschiet; 16. rivier; 18. vuurdamp; 20. de gezamenlijke betelenden; 21. vlek; 23. rundersege-recht; 25. hiefleg; 27. onbepaald voor-naamwoord; 29. rangorde; 31. sootschool; 32. ludoord; 34. slaginstrument; 36. modder; 37. toegangsbewijs; 38. Engelse titel; 39. rustig; 41. gaarne; 42. groente; 43. tuimok; 44. teken; 46. boom; 48. vuursprank; 49. steeg; 52. soort bont; 54. Haagse voetbalclub; 57. vreemde munt; 59. persoonlijke voornaamwoord.

De oplossing van deze puzzel, waarmee weer drie punten te verdienen valt, dient uiterlijk dinsdag 26 maart a.s. in

VERVOLG VAN PAG. 10
werking met de firma Stokvis van dealers ontvangen gegevens ontrent vervangen onderdelen. Op deze wijze wordt zichtbaar gemaakt na hoeveel tijd bij voorbeeld een bepaald aan slijtage onderhevig onderdeel moet worden vervangen.
Deze cijfers moeten natuurlijk kloppen met de resultaten van onze duurproeven. Zo neen, dan waren de omstandigheden waaronder de duurproeven genomen werden niet in overeenstemming met de werkelijkheid.
Daarbij komt nog dat de rijomstandigheden erg variëren. Zij zijn afhankelijk van het rijden in steden, op het platteland of in heuvelachtig terrein. Ook de invloed van deze factoren kan zichtbaar worden gemaakt door een krachtig hulpmiddel — de statietiek.
N. W. Lagendijk,
Afd. Steekproefcontrole.

Spreekuur O.R. Maanweg
18 MAART 1957

1e pauze:
de heren Laurier—v.d. Plas.
2e pauze:
de heren Heymans—v. Eenennaam.

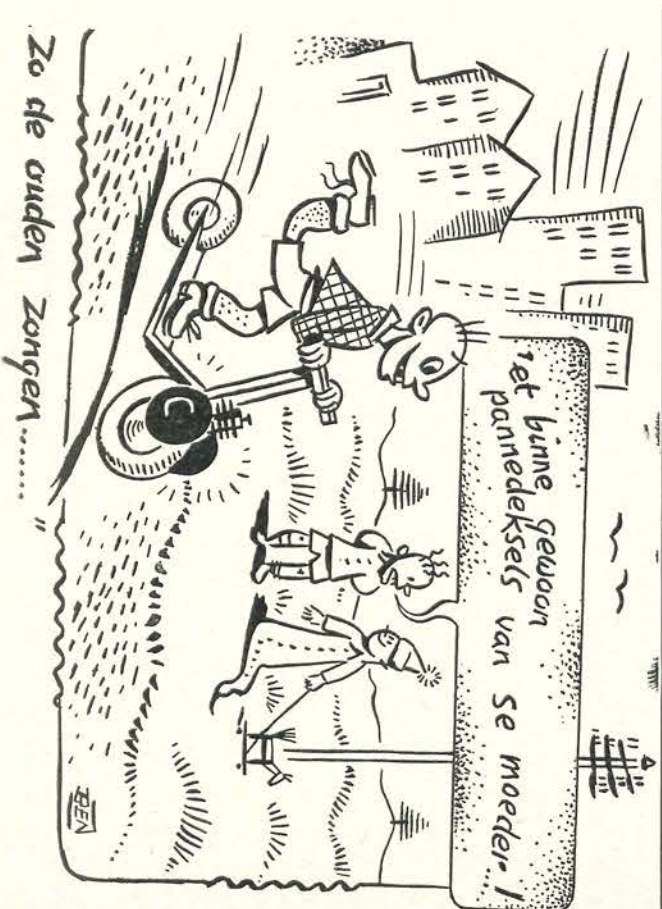
Deze schijnbaar eenvoudige puzzel heeft voor velen toch wel de nodige moeilijkheden opgeleverd. Dit is uit de resultaten wel gebleken. Slechts vijf puzzelaars mogen zich er op bevoemen de juiste oplossing te hebben ingezonden.

PRISWINNAARS

De winnaars van deze week zijn de heren W. P. Bosman, afdeling 2010, en J. Noort, afdeling 8900. Eerstgenoemde behaalde na 52 inzendingen het hoogste aantal punten, n.l. 81, terwijl de heer Noort met 80 punten de tweede plaats bezette. Beiden kunnen hun prijs (f 10,—) afhalen bij mej. Vos, redactie VDH-tje, Hoofdkantoor Maanweg.

Oplossing puzzel 52

Het woord RADAR is op 80 verschillende manieren te lezen. Op de ontbrek staan 4 R's, waarmee u kunt beginnen en op 20 verschillende manieren het woord kunt lezen. En 4 x 20 = 80.



MAGAZIJN

Een woord met veel inhoud! Laten we eens een kijkje gaan nemen in één der magazijnen bij onze onderneming n.l. het Solex-magazijn.

U zult zeggen, nou ja, dat is een opslagruimte van de onderdelen, die wij gebruiken voor het samenstellen van onze Solex. Maar is het u wel eens opgevallen, wat er aan vooraf gaat om een serie onderdelen compleet te krijgen, voordat men kan gaan samenstellen?

Als u het magazijn betreedt (natuurlijk met toestemming van de beheerder) zal het u opvallen, dat u niet, zoals u dacht, kisten en dozen ziet opgestapeld. Dit zou een chaos worden.

ONZE SOLEX-SERVICE

Dat de Solex een populair vervoermiddel is, daarvan zijn wij al heel lang overtuigd. De jaren geleden gestarte uitgifte van de Solex aan het personeel onder het motto „die appelsen vaart, appelsen eet” heeft een enorme weerklank gevonden. Zo koersen er dagelijks hele zwermen Solexen naar en vanaf de Maanweg. Zo'n massa, dat menig Hagenaar en Voorburger veronderstelt, dat we ze gratis ontvangen.

Dat onze service-afdelingen een behoorlijke dagtaak hebben om er voor te waken, dat ieder dagelijks op zijn Solex kan rekenen, ligt voor de hand.

Trekken onze radio- en televisie-monteurs er op uit om bij storingen elke klant op zijn wenken te bedienen, zo staat het personeel van de service-afdelingen Den Haag en Utrecht klaar om hun cliënten tevreden te stellen. Weliswaar niet gratis (garantie-gevallen uitgezonderd), maar toch tegen speciale personeelsprijsen.

Over het algemeen wordt hiervan een dankbaar gebruik gemaakt; maar het kan beter. Vaak stelt men noodzakelijke reparaties uit, waardoor de kosten veel hoger worden. Zo vergeet men nogal eens tijdig de remmen te laten bijstellen of de becksomnaaf maandelijks een sputje te laten geven met de speciale becksomolie (Sphrax 90).

Slordigheid op dit gebied kan funeste gevolgen hebben.

De verkeerspolitie is niet erg toegankelijk op dit punt en terecht! Het risico van slecht werkende remmen weegt niet op tegen de kosten van twee kwartjes voor stelen en smeren.

Nu de vakantiedatum bekend is, er huisjes worden gehuurd en tochten uitgestippeld, is het tijd om uw Solex eens kritisch te bekijken. Wij dienen u gaarne gratis van advies omtrent vernieuwingen en kosten. Voorts zijn er accessoires en onderdelen te koop voor diegenen, die zelf repareren. Er zijn prima vaklui bij, die niet voor ons onder doen, maar meer, die bijhijgevan van vloot sloopwerk weliswaar, maar die van werking of bevestiging van de motor nog niet veel begrip hebben. Als gevolg hiervan is men ten slotte veel meer geld kwijt.

Bij v. d. Heem zijn duizenden z.g. normaalbakken in gebruik, die dienen om daarin de onderdelen op te bergen. U ziet verder stellingen, waarin zich voorraadbakjes bevinden en waarop een kaartje, voorzien van een codenummer, is aangebracht.

Tevens is er van elk zo'n onderdeel een stellingkaart. Wanneer de magbediende zijn onderdelen ontvangt van de verschillende afdelingen zoals, Expeditie, Draaierij enz., dan is hierbij een z.g. ontvangstbon, waarop gegevens omtrent de desbetreffende partij staan vermeld, zoals, omschrijving, aantal en codenummer.

Het lijkt allemaal zo eenvoudig,

Dat gaat dan b.v. op deze manier:

„Zeg Piet, ik heb zippiaten gekocht, kom jij me zaterdagmiddag een handje helpen om ze er op te zetten. Die gasten van de service vragen daar vijf gulden voor, dat's me te gortig.”

's Zaterdag regent het. Hindert niet, zegt Piet, dan moet het maar binnen.

In 't keukentje, waar moeder de zaterdagse inkopen op en voor het aanrecht heeft uitgestald, staan 2 man gebogen over het losse motortje. Eerst die ouwe fritchebouten er uit, Piet. Houd jij die maar even vast, dan zal ik die bout er uit draaien. Met een beetje geluk lukt dat, tenzij..... de zaak uitlijdt en in de gootsten terecht komt. En moeder maar lachen; wat zei u?

Het karwei duurt uren, twee man stumperen een hele middag. Of daarna de fritchepiaten op de goede plaats zitten en de bouten geborgd zijn, is dan nog twijfelachtig. Geen spreekjes, geachte lezer, dit komt voor! Zo zijn er ook tientallen, die heel handig hun becksomnaaf kunnen demonteren, maar dan..... die 12 lamellen, driëkop, conussen, hoe dat alles weer op z'n plaats, te krijgen? Heus, dit kan beter aan de monteurs worden toevertrouwd; het is beslist voordeliger en veiliger.

U kunt er van overtuigd zijn, dat aan uw belang en aan de conditie van uw Solex de nodige zorg wordt besteed.

Ten slotte is het ook belangrijk en te uwer geruststelling te weten, dat deze afdeling aan de Directie verantwoordig schuldig is en tracht, zowel uw belang als dat van ons bedrijf op de juiste manier te behartigen.

J.L.B.

Solex-Service, Maanweg.



maar heeft u zich wel eens afgevraagd, wat er gebeurt, wanneer deze onderdelen zo maar zonder enige controle zouden worden opgeborgen? Waarop moet men goed letten? Is de partij zo, dat men hem kan accepteren? Komt de ontvangstbon overeen met de omschrijving der goederen en klopt hun aantal? Dit alles is van groot belang, opdat er geen stagnatie kan optreden door een verkeerd opbergen. De goederen worden opgeborgen in het vak met het overeenkomende codenummer. De vakken lopen van laag naar hoog, gerangschikt volgens codenummer. Zo mogelijk wordt het gehele aantal in dit vak gedeponneerd. Is dit niet mogelijk (zoals bij grote voorraden) dan worden deze voorraden in de z.g. normaalbakken opgestapeld in een speciaal hiervoor bestemde ruimte.

Elke normaalbak is voorzien van een normaalbakkaartje, waarop het codenummer en het aantal van de in deze bak aanwezige artikelen vermeld staat. Een eerste vereiste is, dat deze bakken dezelfde en juiste hoeveelheid bevatten. Dit geeft een beter overzicht van de te controleren aantallen. Ook deze bakken zijn weer op codenummer en in één rechte rij opgesteld. Op de voorraadkaarten worden de ontvangstbonnen met het aantal aangekeken, zodat men altijd weet, wat er in voorraad is. Wij men nu overgaan tot het monteren, dan krijgt de magbediende een z.g. materiaalijst, waarop staat vermeld, wat hij mag afgeven. Op deze lijst staan ook weer naam, codenummer en het aantal van de af te geven onderdelen.

Ook dit wordt weer van de stellingkaart afgeschreven. Nadat al deze onderdelen bij elkander zijn gezet, worden zij verzonden naar de afdelingen, die met het monteren zijn belast. Het is vanzelfsprekend, dat men ook nu bij het uitgeven weer op de juistheid der onderdelen let, daar er anders moeilijkheden kunnen optreden bij de montage.

U ziet hier in korte trekken het ontvangen en uitgeven van onderdelen vanuit een magazijn. Hierbij komt ten slotte nog, dat de magazijnbediende zorg moet dragen voor de verzendingen naar de Service-stations in binnen- en buitenland.

A. Beukers.

Solex-magazijn.