

Slet
V.D.H.-tje



De Gouden Solex

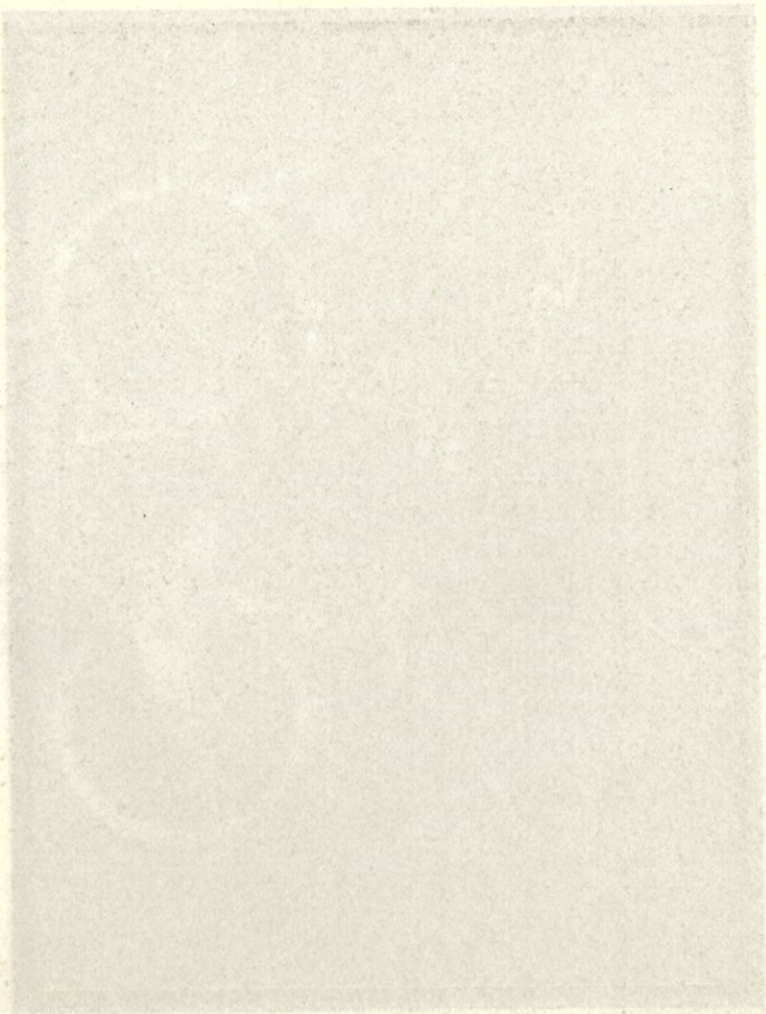




het V.D.H.-tje

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

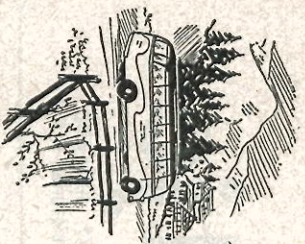
V.D.H.-tje



Van der Heem 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 fietsochtje 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 blijkbaar als benzine-reservoir is bedoeld, getuige de schroefdoop. Verder een damseframe, gemaakt van dikke buis en gebogen als een zwanenhals, „Valo-Solex“, lees ik op het frame. Dus dit is die fiets met motor, waarvan de krant schreef dat men ergens in Parijs met de fabricage ervan is begonnen. Ik roep mijn vrouw en Just als zij aan komt holten, 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

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 zondagnmiddag beleefde ik het eerste contact met de Solex en wist mee te maken zou krijgen.

Want hoe ging het verder? Van Parijs kwam de Victorie. Toen de besprekingen tussen de Directies van Solex Parijs, Stokvis en Van der Heem tot goede resultaten hadden geleid, kwam er leven in de bronweij. Er moest een nieuw vak worden geleerd. In het maken van elektrische apparatuur kon v. d. Heem het opmerken tegen de alerbesten. 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 geïsteerde machinepark was eind '47 nog moeilijk aan te vullen.

Gelukkig konden we weer iets van het geoorfde 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 motorfiets gemaakt, die het zowaar ook direct „deden“. En om niet met niets te beginnen: het eerste motorfiets droeg het nummer 1001.

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

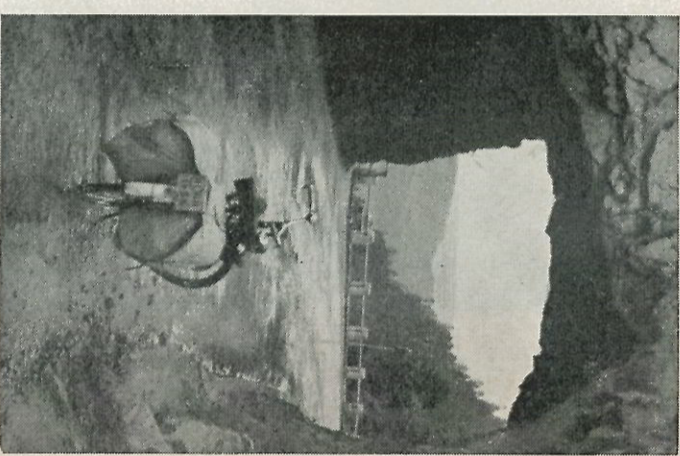
Onze grote broer in Frankrijk was ons daarbij tot steun; zoveel mogelijk werd strak vastgehouden aan de door Solex-Parijs aangegeven constructie. Ook de werkmethode, voor zover dat mogelijk was, konden worden gekopieerd.

En zo groeide het Solex-project als de befaamde 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 daarvoor in de verdrukking zou komen. Maar kwaliteit, eenvoud en goede service deden de produktieciets snel stijgen. Ook het vasthouden aan het principe: matige snelheid, maar grote betrouwbaarheid (door sommigen, ook wel in de v. d. Heem-kringen, fel besproken) blijkt toch de juiste koers te zijn.

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



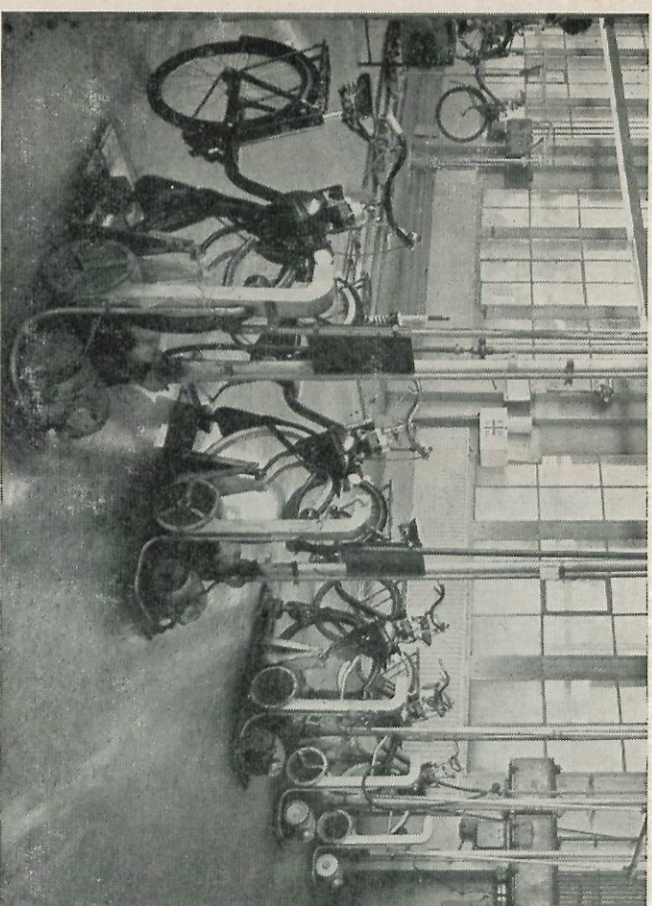
Juni 1955 komt de 150.000ste Solex-motor van de montage-lijn; als het weer juni is (van 1957) hopen we de 250.000ste motor af te leveren.

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

Voor tienduizenden heeft de bromfiets, vooral door de ontzaglijke openhoping van de mensen in de steden, opnieuw de weg naar de natuur opgelegd. Voor honderdduizenden 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,
Draaierij.



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 getribuceerde Solexen naar de dealers te verzenden.

Regenwoordig 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 zomeraantallen 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 personeelbezetting uit te breiden.

Heeft maart nu voor ons zijn spreekwoordelijke betekenis verloren? Bestist 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 verkoopsschatting en dus ook onze produktieplanning juist zijn geweest en of onze verwachtingen mogelijk op nieuw zullen worden overtroffen. In deze spanning voelt men eensklaps behoefte iets speciaals te gaan doen. Iets te laten zien dat mooier dan mooi is en men denkt aan Solexen in goud of zilver.

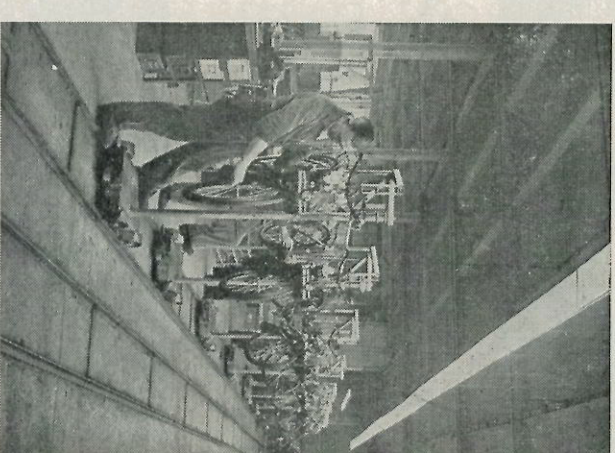
Deze spanning slaat over en daar zitten wij, als fabriek, midden in de aanmaak van gouden Solexen. Weet u

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.

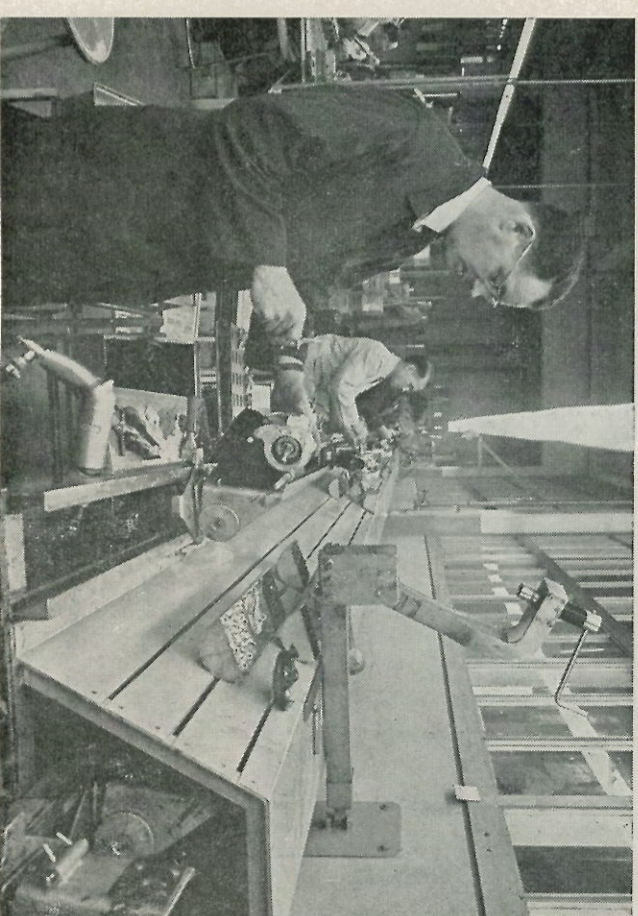
Dat hierdoor niet alleen hoge eisen aan onze mensen gesteld worden, doch eveneens aan machines en installaties, behoort geen nader betoog. Er vindt dan ook regelmatig uitbreiding plaats teneninde aan de steeds stijgende vraag naar Solexen te kunnen blijven voldoen. Ook vernieuwingen worden ingevoerd, 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“.

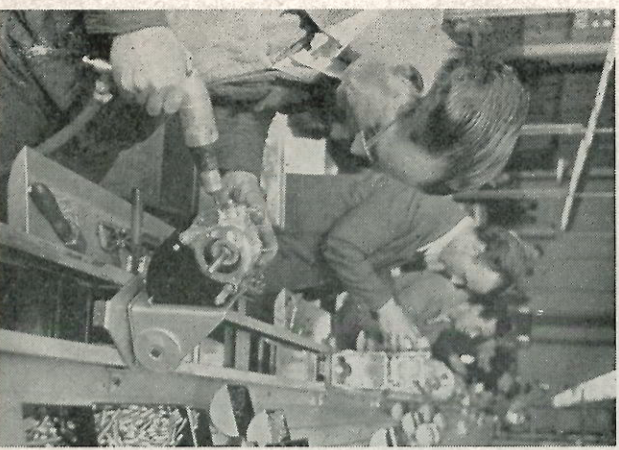
De C.,
ENAF.



Het monteren van de Solex geschiedt in een gestaag tempo.



Aan de vervaardiging van de Solex-motor worden de hoogste eisen gesteld.



Vaardige handen monteren onze veel geroemde Solex-motor.

BEREIKTE RESULTATEN GEVOLG VAN GOEDE SAMENWERKING

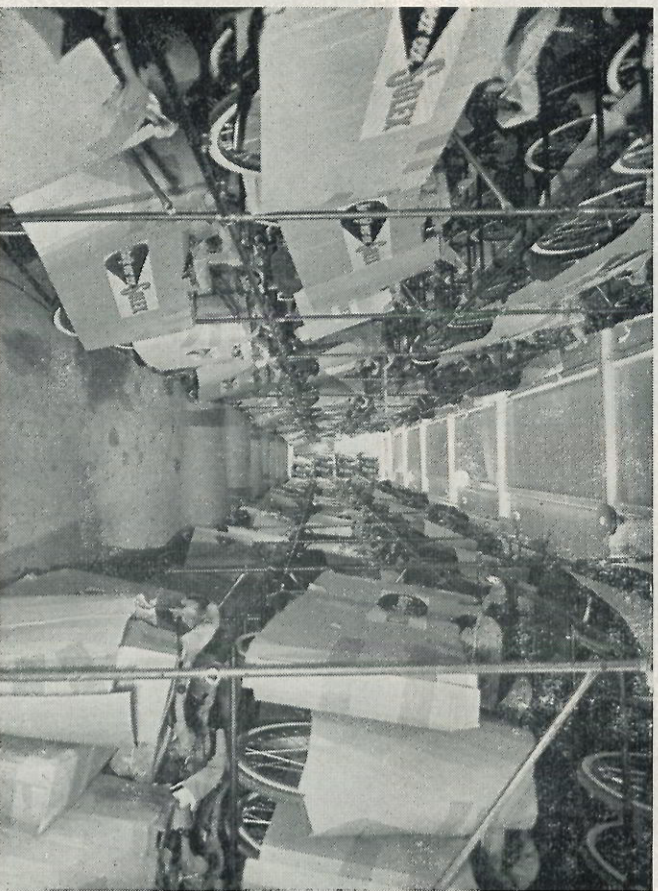
Bij het verschuiven van dit VDH-tje is het nog maar enkele dagen geleden, dat de 38e R.A.I. in Amsterdam haar deuren heeft gesloten. In gedachten zien wij nog de vele bezoekers langs de stands schuifelen waar de aanwezige exposanten hun best deden hun bromfiet als de beste, die er bestaakt, aan de informerende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

Er waren bromfietzen te over. Brommers met voor- en achterwielvering, met automatische versnelling, met 3 versnellingen, met grote, grotere en geweldig grote benzinetanken; kortom een dorado van bromfietswaelden.

Tenmidde van al dat chroom, van al die luxe, stond er één, die van het begin af nog noot op de bromfietzen-R.A.I. had ontbroken: de Solex. Een-voudig, beschikbaar en sterlijk tussen haar snelle en luidruchttige 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-

bromfietzen 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 produkt 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, onderhoudensverkoop, enz. is zij de in- en uitgaande weg van alles, wat met Solex verband houdt. Vanzelfsprekend niet op het gebied van inkoop en uitvoer technische aangelegenheden, die door andere afdelingen worden behandeld. Het zou echter te ver voeren, u in dit artikelje ook te gaan bezig-



Kleurig en solide verpakt staat deze voorraad gereed voor verzending.

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

Het mag dan aardig zijn terug te 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 verkoopprijzen.

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

TECHNISCH BUREAU

Wanneer een produkt als de motor van de Solex moet worden voorbereid, komt daarbij natuurlijk wel het een en ander kijken.

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

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

In gezamenlijk overleg wordt vervolgens bekeken, op welke afwijking, hoe en met welke hulpmiddelen de produktien zullen worden gemaakt. Wij denken hier aan de ontstekings- en verlichtingsspoel, die op de Wielketafelring worden gemaakt, de cilinder in de machinale Solexgroep in de Draaiery, het spuitgietwerk in de Daaf aan de Laadkade, het motorstopbordje in de Stampery enz.

Wanneer al deze zaken zijn geregeld, gaat vervolgens de arbeidsaanstaf aan de hand van productie- en gereedschapsplanning de fabriecgemethode en de taakstelling bekijken en op aandijsebladen vastleggen. Te zelfder tijd start ook de Gereedschapsmakerij met de aanmaak van de gereedschappen. Wanneer deze gereedschappen klaar zijn, wordt weer in samenwerking met de desbetreffende afdelingen, de Gereedschapsmakerij en het Technisch Bureau, een proefserie getraind, waarbij dus een aantal produktien op proef wordt gemaakt, en waarbij tevens de analyseformulieren en gereedschappen en de maten van het produkt kritisch vergeleken met de op de produkttekening aangegeven maat. De te fabriceren aantallen produktien 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 produktien, die



VERKEERSEXAMENEN

Ons prachtige Oplegingsgebouw bleek dinsdagavond 26 februari j.l. herschapen in een „heuse“ examenzaal, waarin 300 bromfietzers en fietzers, lichtelijk nerveus en niet gespannen aandedacht, over hun schriftelijke vragen zaden gebogen. Vragen vol voetangels en klemmen en alle betrekking hebbend op de praktische en theoretische kennis van de regels van het verkeer. Dit examen diende als sluitstuk van een cursus, welke op initiatief van de Vereniging voor Veilig 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 bepaald niet gemakkelijke gemaakt, terwijl een toegevoegde schets, die een verkeerssituatie met strikvoorwaarden op het gebied van voorrang bevatte, de volle aandacht eiste. Alle deelnemers zullen het resultaat van hun pogen thuis gestuurd krijgen en voor de gestuurde ligit 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 ganderweg verdringt, van het allergrootste belang is.

Wij kunnen dit toeffelijke 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 eruan verbonden kosten behoelt u het beslist niet te laten, want u ontzant het onbetriecht geheel gratis. U kunt zich nog leden in verbinding stellen met het secretariaat van de Vereniging voor Veilig 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 produktien 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 wachtijden 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 hulpgereedschappen alle aandacht wordt besteed. Er kunnen nl. (en dit geldt voor alle afdelingen) grote verliezen ontstaan, als achtteraf blijkt, dat de voorbereiding niet met de uiterste nauwkeurigheid 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.

Frankzen,
Werkvoorbereiding.



G. v. Halem,
Afd. Verkoop.

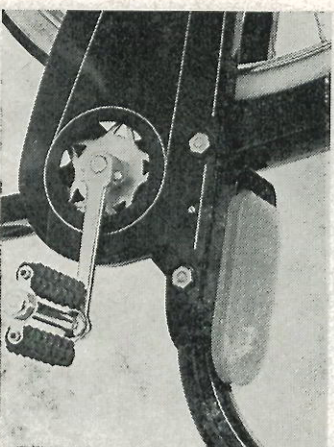
VERVOLG VAN PAG. 7

proefondervindelijk onderzoek ontdekte dat men diende te zoeken in een olie- „groep” die normaliter niet voor verbrandingsmotoren gebruikt wordt.

30 km per uur.

Komt ons voor, dat het iets te veel van het goede zou zijn, indien we nu nog uitvoering over onze rij-ervaringen gingen praten.

Voor het overige zouden we kort willen zijn. De statprocedure is naar verkiezing: men kan de motor meteen op de band plaatsen en met gebruik van décompressie wegrijden.



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

Zodra men het motor-tje inschakelt, valt op dat de brommer uitstekend en gemakkelijk bestuurbaar is. Die goede uitbalanciering en het benutten van het gyroscopisch effect van het vliegwiel, 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,

Slet ontstaan van de Solex

De Solex is zoals u weet één van de populairste bromfietzen van Nederland. Het ontstaan of de geboorte van dit product is in de tekenkamer.

Van elk onderdeel is er een tekening, van midten voorzien. Het midderiaal, waarvan het onderdeel moet worden gemaakt en de eventuele nabewerking die het moet ondergaan, staan voorgeschreven op de tekening.

Wanneer nu alle tekeningen akkoord 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.

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.

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.

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 serviceverfening heeft R. S. Stokvis en Zonen te Rotterdam zich belast.

En voor het geval u nieuwsgierig mocht zijn naar het aantal al vervaardigde Solexen — wij waren het wel — besluiten we met het getal 250.000 dat midden dit jaar bereikt zal worden.

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

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.

De eerste Solexen werden dan ook compleet uit Frankrijk gehimporteerd. 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 chroom- en nikkelkwaliteit gesteld als heden ten dage in Nederland geschiedt.

schreden op het moeilijke pad der montages van bromfietzen 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	1
Iw 22	31 mei— 5 juni	49	50
Iw 23	7 juni—12 juni	0	50
Iw 24	14 juni—19 juni	0	50
Iw 25	21 juni—26 juni	0	50
Iw 26	28 juni— 3 juli	2	52
Iw 27	5 juli—10 juli	26	78

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 Nederlands industrie werd ingeschakeld en dus een eerste stap gezet naar ons ideaal „een bromfietzen van Nederlands fabricaat”.

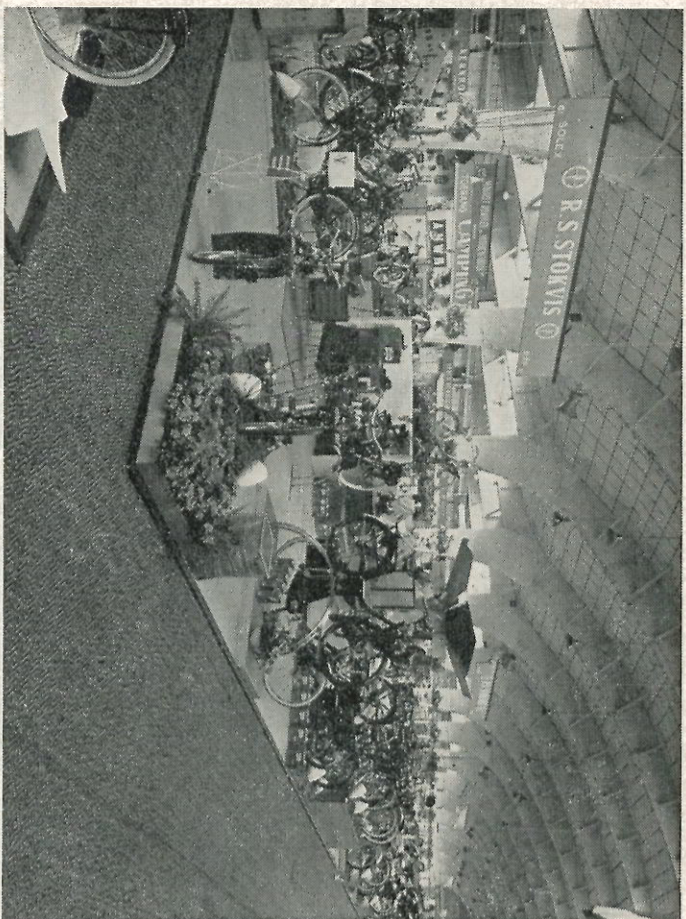
velgen en zadels hier het eerst voor in aanmerking. Deze vommen in geldswaarde immers een belangrijk deel van het z.g. inkoopt-pakket.

Maar wel blijkt hieruit, 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 Kilm, afd. Inkoop.



„HOGER ZIJ UW VLUCHT”



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 „tekijkstelling“ van motorrijwielen, 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 geschuifel langs de voortreffelijk ingerichte stands veel indrukken opgedaan. Indrukken, die ons echter te plotseling hebben overvallen.

Enkele zeer schaarze uitzonderingen daargelaten valt er weinig verschil te bespeuren tussen de aloude motorfiets en het „bescheiden brommetje“, 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 koellucht aan de motor toevoeren, bezorgen de kijkers de grootste moeite hiernog 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 verfiningen gewaagd. Bij het aanschouwen van al deze door technisch vernuft ontworpen creaties lijken de tegenstrijdige als gevolg van beperking van de verkoop op krediet en een heel jaar ongunstig weer, al lang weer door fabrikanen en handelaren vergeten.

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

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 getrammel?
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 bagagedrager vervoert, een product dat niet kapot gaat als u over zandweggetjes rijft en dus de door de motor aangezogen lucht verontreinigt is door veel stofdeeltjes.

Allereerst vindt dagelijks, naast de stutcontrole die de fabriek Maanweg op de motoren verricht, een steekproefcontrole plaats op de voor de ENAF gereedstaande 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 koolafzetting, slijtage van de bewegende delen, lektagen, levensduur elektrisch gedeelte e.d., worden zogenaamde 100-uur-duurproeven genomen. Tijdens het 100 uur belast draaien van de motor, worden regelmatig om de 20 uur metingen verricht, die verband houden met benzineverbruik, koolafzetting, lektagen, koppeltieren, krommen e.d.

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

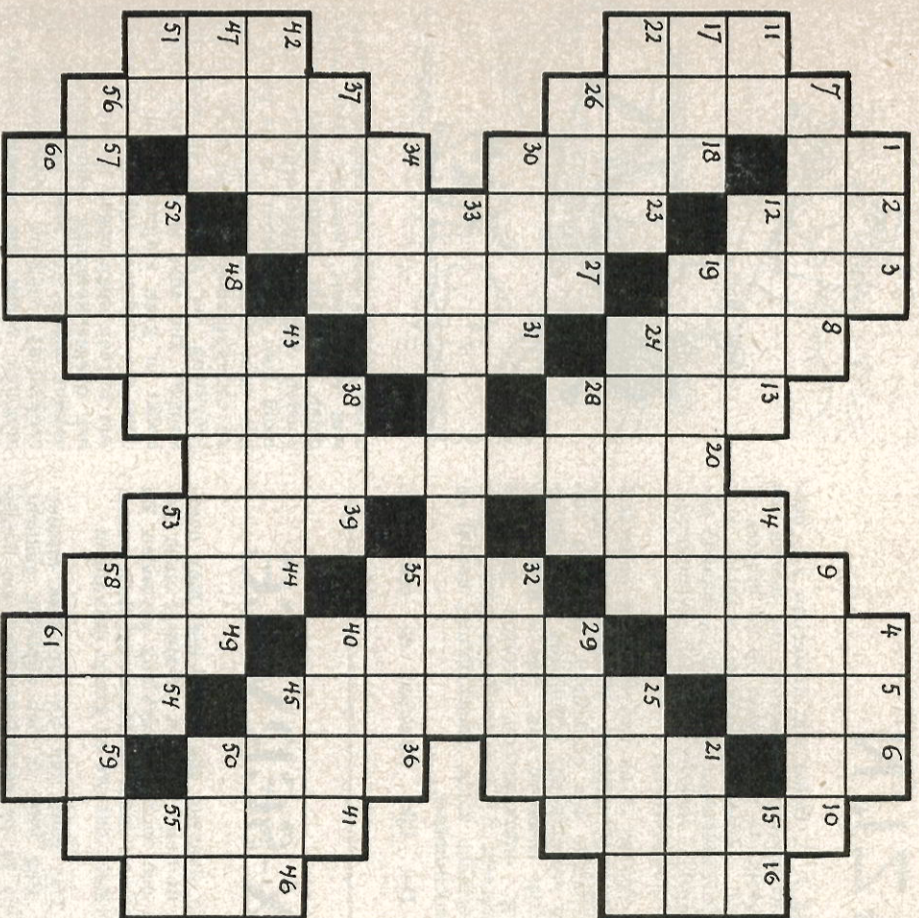
Deze proef is veel te kort om slijtage van bewegende delen te constateren, zodat daarnaast nog proeven lopen die pas na 1.000 uur worden sloopgezet.

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 gereedstaande 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

HORIZONTALAAL:

1. bedekking van een gebouw; 4. vaatwerk; 7. deugniet; 9. moedig; 11. meekundig getal; 12. teug; 14. vervelend; 15. muzikant; 17. bloetwond; 19. handelen; 21. rond; 22. knoevelaard; 24. grote vis; 25. overul; 26. klank; 28. woonschuit; 29. meester; 30. het klimmen; 32. dapper man; 33. aardolie; 34. klap; 35. bloetwond; 37. mogelijkheid; 38. onderlicht; 40. afstammeling; 42. toebereid nat bij spijzen; 43. grip; 45. koninklijke titel; 47. blaas; 48. het vertieren; 50. bewaarpil van geld; 51. stede; 52. eelgerel; 53. kleur; 55. Amsterdams Pel; 56. afgeknotte boomstam; 58. onmisbaar; 60. tam; 61. pikkel.

VERTIKAAL:

1. lidwoord; 2. bijl; 3. glas op hoge voet; 4. voorrennen; 5. schamp; 6. voorzetset; 7. bekoorlijk; 8. ledig; 9. kort voor vis; 10. onderplank; 11. tred; 13. vesting (maltes); 14. opschik; 16. ruwertje; 18. vuurdamp; 20. de gezamenlijke betieners; 21. vlek; 23. randleesge-recht; 25. hiefdeglif; 27. onbepaald voornamwoord; 29. rangorde; 31. soort school; 32. lidwoord; 34. slaginstrument; 36. modder; 37. toegangsbevel; 38. Engelse titel; 39. rustig; 41. gaarne; 42. groente; 43. tuimak; 44. teken; 46. boom; 48. vuursprank; 49. steeg; 52. soort bont; 54. Haagse voetbalclub; 57. vreemde munt; 59. persoonlijke voornamwoord.

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

VERVOLG VAN PAG. 10

wering met de firma Stokvis van dealers ontvangen gegevens omtrent 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 statistiek.

N. W. Laegendijk,
Afd. Steekproefcontrole.

Spreekuur O.R. Maanweg

18 MAART 1957

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

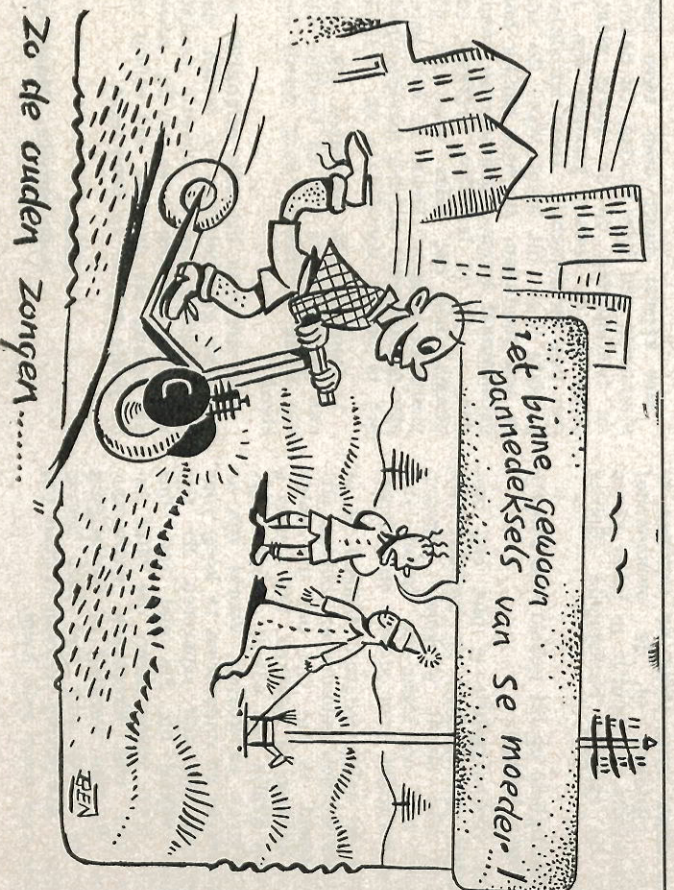
Deze schijnbaar eenvoudige puzzel heeft voor velen toch wel de nodige moeilijkheden opgeleverd. Dit is uit de resultaten wel geblyken. Slechts vijf puzzelaars mogen zich er op beroemen de juiste oplossing te hebben ingezonden.

PRIJSWINNAARS

De winnaars van deze week zijn de heren W. P. Bosman, afdeling 2010, en J. Noort, afdeling 8900. Eerstgenomde behaalde ná 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 mei. Vos, redactie VDH-tje, Hoofdruimte 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.



Zo de oude zongden.....

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.

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 mag. bediende zijn onderdelen ontvangt van de verschillende afdelingen zoals, Expeditie, Draalerij enz., dan is hierbij een z.g. ontvangsbbon, waarop gegevens omtrent de desbetreffende partij staan vermeld, zoals, omschrijving, aantal en codenummer.

Het lijkt allemaal zo eenvoudige,

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 appelen vaart, appelen eet“ heeft een enorme weerklank gevonden. Zo koersen er dagelijks hele zwermen Solex naar en vanaf de Maanweg. Zo'n massa, dat menig Hagenaar en Voorburger veronderstelt, dat we ze gratis ontvragen.

Dat onze service-afdelingen een belangrijke 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-gevalen uitgezonderd), maar toch tegen speciale personeelsprijzen.

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 beeksonnaaf maandelijks een spuitje te laten geven met de speciale beeksonolie (Sphrax 90).

Stordigheid 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 stellen en smeren. Nu de vakantie datum bekend is, er huissjes worden gehuurd en tochten uitgepield, 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 blijk geven van vlot 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.

Dat gaat dan b.v. op deze manier:

„Zeg Piet, ik heb zijplaten 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.“

„Zaterdag is roer, dat's me te gortig“, zegt Piet, dan moet het maar binnen. In 't keukenke, waar moeder de zaterdagse inkopen op en voor het aanrecht heeft uitgestald, staan 2 man gebogen over het losse motorje. Eerst die ouwe frietleouten 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 uitgljft en in de gootscen terecht komt. En moeder maar lachen; wat zei u?

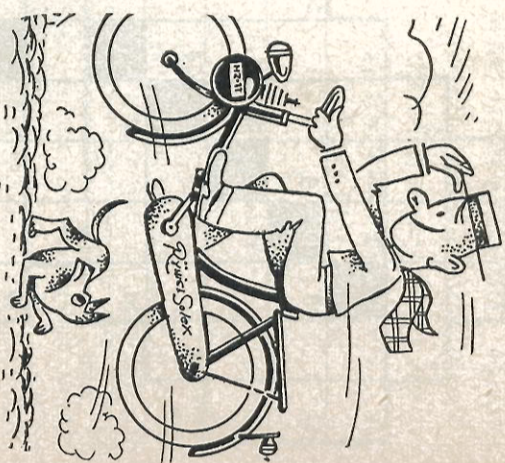
Het karwei duurt uren, twee man slumperen een hele middag. Of daarna de frietleplaten op de goede plaats zitten en de bouten geborgd zijn, is dan nog twijfelachtig. Geen sprookjes, geachte lezer, dit komt voor! Zo zijn er ook tentallen, die heel handig hun beeksonnaaf kunnen demonteren, maar dan..... die 12 lamellen, drijkop, 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 naar zonder enige controle zouden worden opgeborgen? Waarop moet men goed letten? Is de partij zo, dat men hem kan accepteren? Komt de ontvangsbbon 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 gedeponeerd. 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 ontvangsbbonnen met het aantal aangekend, zodat men altijd weet, wat er in voorraad is. Wil men nu overgaan tot het monteren, dan krijgt de mag. bediende een z.g. materiaallijst, 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 elkaar 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.