



Dinsdag 5 juli a.s. kan de heer C. Visser, chef afdeling Plaatsbewerking, terzamen op een 12½-jarig dienstverband bij Van der Heem.
Onze gelukwensen.

B E D R I J F S T O E R N O O I

Het toernooi wordt gehouden op de velden aan de Hoekwaterstraat te Voorburg. De wedstrijdreglementen van de KNVB worden in acht genomen, terwijl de leiding van de wedstrijden bij de scheidsrechters van de KNVB berust.

Er wordt gespeeld om de Van der Heem-wisselbeker, die zoals bekend in het bezit van Utrecht is. Naast de wisselbeker ontvingt het winnende elftal een vaantje als 1e prijs, terwijl er ook een 2e, 3e en 4e prijs beschikbaar wordt gesteld.

Wij hopen dat de wedstrijden een spannend en sportief verloop zullen hebben en een ieder zal meewerken om dit toernooi te doen slagen.

Het zal zeer op prijs worden gesteld als een grote schaar belangstellenden de spelers komt aanmoedigen.

Voor de velen die getuige willen zijn van de voetbalprestaties van hun collega's geven wij hieronder het programma voor zaterdag 2 juli.

POULE A — VELD A

- 2.00 uur: Montage—Stofzuigerafdeling
- 2.40 uur: Kastfabriek—Enaf
- 3.20 uur: Montage—Kastfabriek
- 4.00 uur: Stofzuigerafdeling—Enaf
- 4.40 uur: Montage—Enaf
- 5.10 uur: Stofzuigerafdeling—Kastfabriek

POULE B — VELD B

- 2.00 uur: Kantoor—Wikkelafdeling
- 2.40 uur: Stampen—Metawa (Utrecht)
- 3.20 uur: Kantoor—Stampen
- 4.00 uur: Wikkelafdeling—Metawa (Utrecht)
- 4.40 uur: Kantoor—Metawa Utrecht
- 5.10 uur: Wikkelafdeling—Stampen

POULE C — VELD C

- 2.00 uur: Telco—Gereedschapmakerij
- 2.40 uur: Combinatie—Montage (Utrecht)
- 3.20 uur: Telco—Combinatie
- 4.00 uur: Gereedsch.mak.—Montage (Utrecht)
- 4.40 uur: Telco—Montage Utrecht
- 5.10 uur: Gereedsch.mak.—Combinatie

VAN HARTE ...

HUWELIJKEN (Maanweg):

E. C. V. Echobardo, Mechanische Afdeling T.C., met mej. M. I. Kikkert, d.d. 25-6-1960; R. E. Hopman, T.C.-Montage, met mej. A. Schmeijder, d.d. 27-1960; mej. J. M. Neuteboom, Spoelenafdeling, met J. Bink, d.d. 7-7-1960.

GEBOREN (Maanweg):

Stuvia, dochter van J. J. Lever, Bedrijfschool, d.d. 18-6-1960; Gilsbert P. J., zoon van G. Trenthof, Gereedschapbureau, d.d. 21-6-1960; Tom C., zoon van T. Doorschodt, Telecommunicatie-laboratorium, d.d. 22-6-1960.

HARTELIJK DANK!

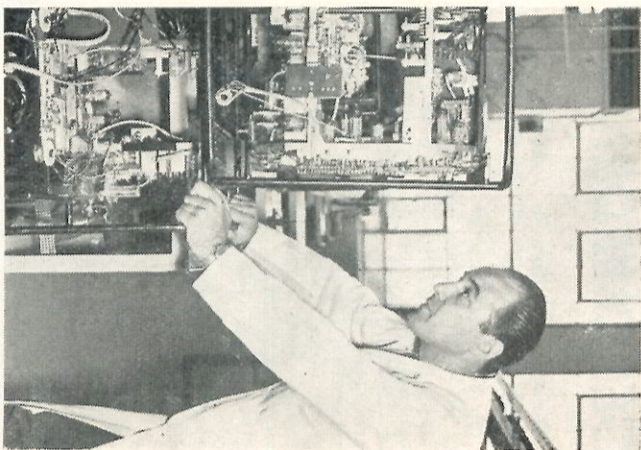
Langs deze weg dank ik directie, chefs, bazen en collega's en ook Ziekentrost voor de bloemen, het vele fruit en de andere cadeaus die ik gedurende mijn verblijf in het sanatorium mocht ontvangen.

B. van der Sloot, Spoelenafdeling.

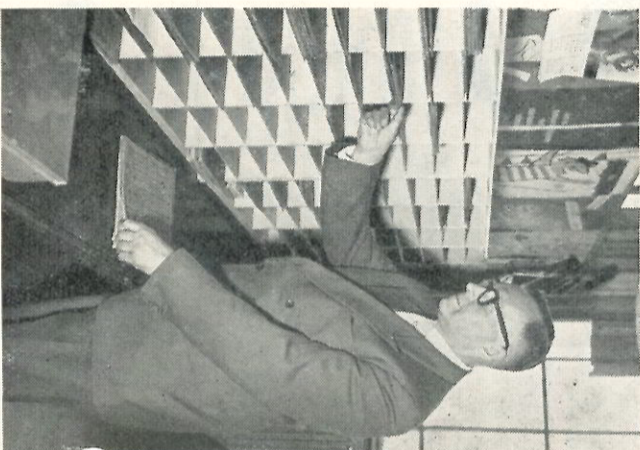
Mede namens mijn vrouw hartelijk dank aan directie, chefs, bazen en collega's voor de vele bliken van belangstelling ter gelegenheid van mijn 12½-jarig jubileum.

F. F. Verelken, Werkvoorbereiding.

Hiernede bedank ik chef, bazen en personeel van de Nabewerking voor de aardige attentie bij mijn 25-jarig huwelijksfeest.
K. Smink, Nabewerking.



De heer L. van Zeeland is dinsdag 5 juli a.s. 12½ jaar in onze dienst. Als baas op de T.V.-Montage zal deze dag wel niet ongemerkt voorbijgaan.



Voor de heer P. C. Zeelenberg is het dinsdag 5 juli zijn jubileumdag. Op de Afdeling Verkeer viert hij dan zijn 12½-jarig dienstverband.
Gefeliciteerd.

Mede namens mijn echtgenote betuigt ondergetekende hartelijke dank aan directie, chef, baas en collega's voor de fraaie geschenken en vele bliken van belangstelling, die ik bij mijn 12½-jarig jubileum heb mogen ontvangen.

W. J. H. Visser, Metaalmagazijn.

Hiernede zeg ik hartelijk dank aan comite Ziekentrost, chefs en collega's voor de attenties mij bewezen tijdens mijn ziek zijden.

G. F. Jansen, Schoonmaakdienst.

Hartelijk dank aan Ziekentrost voor het mooie bloemstukje.
G. A. van Nie, Membrakerij.

het V.D.H.-tje

Redacteur:
C. SCHREVEL
Nr. 653
2 juli 1960

VAN DER HEEM

PERSONEELSORGaan VAN VAN DER HEEM N.V. EN AANVERWANTE BEDRIJVEN - DEN HAAG EN UTRECHT

SOLEX HEEFT NU VOLOTOMATISCHE KOPPELING

Dit is het grote nieuws dat gisteren in de dagbladen verscheen over de Solex, onze Solex, waarmee een belangrijke nieuwe fase in het Solex-bestaan is ingegaan. Aan de leuze „Fietzen zonder trappen”, in 1948 ingevoerd, kan nu worden toegevoegd „Wegrijden zonder trappen”.

De bestaande wens tot het ondervangen van het aantrappen na een stop is dus in vervulling gegaan. De Solex is nu voorzien van een vol-otomatiscche koppeling en heet nu SOLEX-oto.



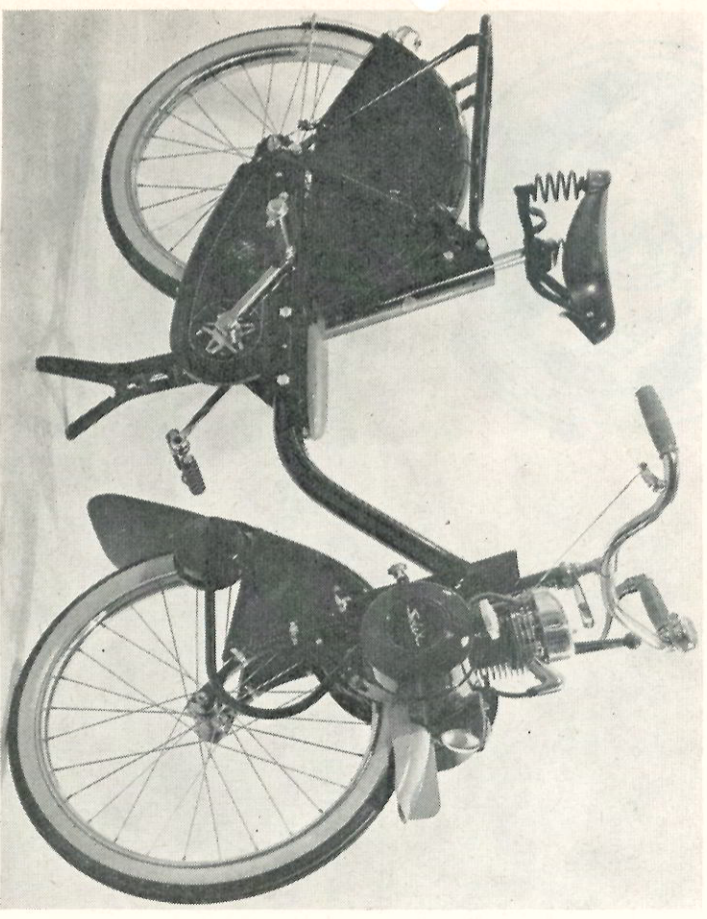
Niets meer dan hij of zij voorheen bij de Solex deed, namelijk het bedienen van het duimhandeltje: Jostaten betekent hoger toerental en olomatisch doet de koppeling de rest.

Wat merkt de berijder?

Wanneer de motor eenmaal loopt, behoeft men deze gedurende de rit niet meer aan te trappen. Na een stop (b.v. verkeerslichten) zorgt de otomatiscche koppeling ervoor dat men zo maar kan wegrijden.

Wat doet de koppeling?

Onder een zeker toerental is de motor gekoppeld, zodat men deze kan aantrappen. Bij een toerentalgebied hierboven is de motor ontkoppeld; de motor kan blijven doortralen, zonder de rol mede te nemen (de fiets blijft



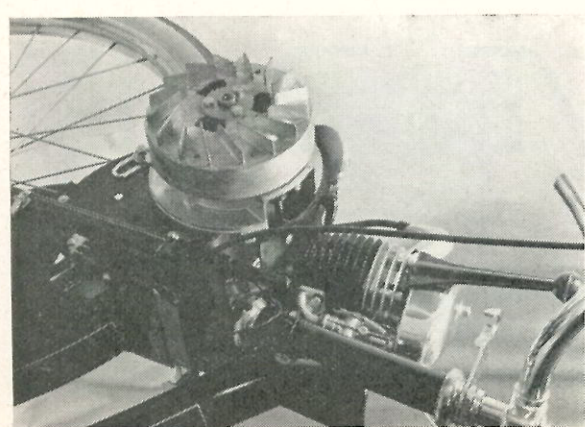
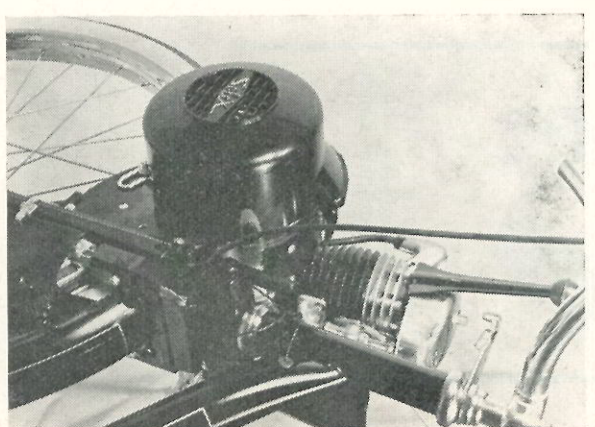
Bij een zeer sterke tegenwind of het tijden tegen een helling blijft de grootste trekkracht aanwezig door de otomatiscche koppeling, ook al vermindert de snelheid. De otomatiscche koppeling vereist geen enkel onderhoud. De oto-motor is voorzien van geforceerde koeling, zodat oververhitting niet kan optreden.

Wat doet de berijder?

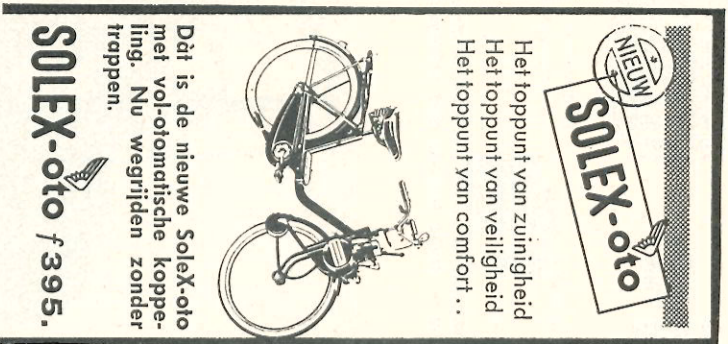
dus stilstaan). Boven dit zogenaamde stationaire toerental vindt inschakeling geleidelijk plaats om bij circa 1800 toeren een vaste verbinding te vormen.

Voordelen.

De otomatiscche koppeling geeft dus onbetwistbare voordelen: 1. Het is minder vermoeiend voor



NIEUW



Het toppunt van zuinigheid
Het toppunt van veiligheid
Het toppunt van comfort...

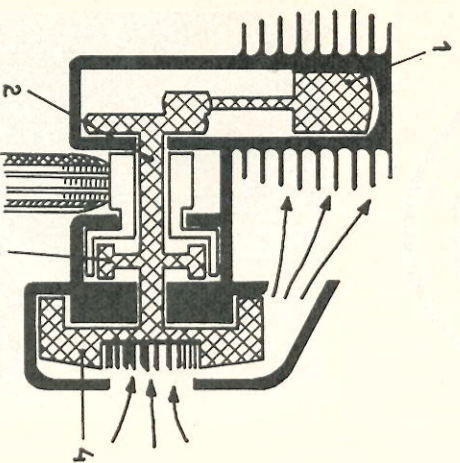
Dit is de nieuwe Solex-oto met vol-otomatische koppeling. Nu wegrijden zonder trappen.
SOLEX-oto f 395.

1. De berijder, omdat het opnieuwe wegrijden geen inspanning vereist.
2. De Solex kan soepeler bediend worden in het verkeer.
3. Er wordt beter gebruik gemaakt van de beschikbare motorkracht bij hellingen en bij tegenwind. Deze motor heeft tevens geforceerde koeling.

Principe van de koppeling.

Het schema laat het principe van de koppeling zien.

De rol waarop de koppelingstrommel (T) is gemonteerd, draait loos op de krukas. In de koppelingstrommel (T) bevinden zich twee schoenen met remvoering (V). Zij vormen één geheel met de krukas, doordat zij met scharnierassen (A) aan steun (S) zijn bevestigd, terwijl steun (S) door middel van een moer op de krukas is vastgezet.



1. zuiger + drijfstaang.
2. krukas.
3. steun voor koppelingsschoenen met voering en centrifugaal.
4. vliegwiel met schoepen.

Om deze scharnierassen (A) draaien tevens twee centrifugaalgewichten (G) die onderling verbonden zijn door vier trekveren. Als de motor niet draait, drukken de centrifugaalgewichten (G) tegen de aanslagpunten (P) van de schoenen, zodat de voeringen (V) tegen de koppelingstrommel aanliggen.

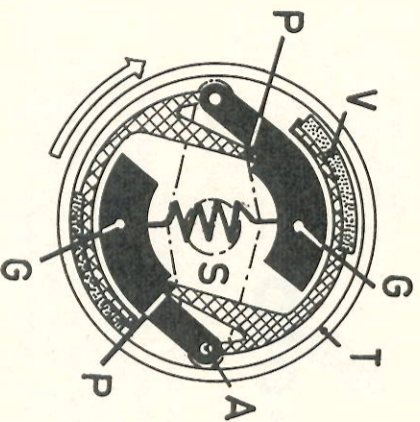
Wanneer de motor langzaam draait, komen de aanslagpunten op de gewichten vrij, de gewichten beïnvloeden de voeringen (V) dus niet meer en de motor is ontkoppeld. Bij snelheidsverhoging van de motor maken de gewichten (G) door de middelpuntvliedende kracht de aanslagpunten geheel vrij en drukken rechtstreeks de voeringen (V) tegen de trommel (T) en... de motor is ontkoppeld.

Verklaring van de werking.

De steun (S) van de schoenen en gewichten zit vast op de krukas.

Starten van de motor.

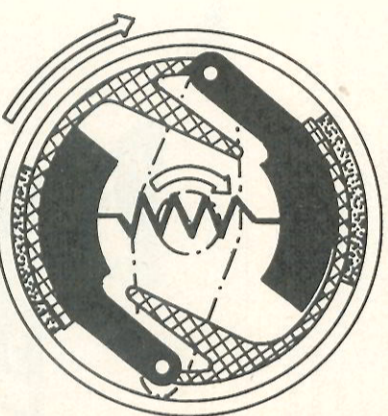
Als de motor niet draait drukken de centrifugaalgewichten (G) door



le toerental voor het onbelast draaien — gaan de centrifugaalgewichten (G) door de middelpuntvliedende kracht uiteen. De druk van de voeringen op de trommel (T) wordt kleiner... de motor wordt ontkoppeld. De motor draait, maar de rol wordt niet meegenomen.

Normale loop.

Door gas te geven wordt de snelheid van de motor hoger. De gewichten (G) gaan verder uiteen, komen tegen de schoenen die de trommel (T) eerst slijpend meemenen. Naarmate de snelheid hoger wordt, worden de voeringen vast aangedrukt.



middel van de veer op de aanslagpunten (P) van de schoenen, waardoor de voeringen (V) tegen de koppelingstrommel (T) komen te liggen. De koppelingstrommel is vast verbonden met de rol. Wanneer het voorwiel begint te draaien wordt de motor aangedreven.

Motor ontkoppeld.

Wanneer het toerental oploopt tot 1500 toeren per minuut — het norma-

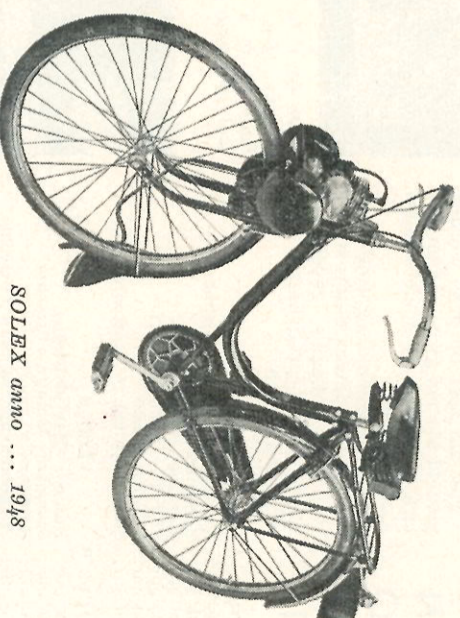
Wijzigingen SOLEX-OTO, die gelijktijdig met automatische motor zijn ingevoerd

1. Voorspatbordje; langer, tevens herkenningsplaat.
2. Ruimte voorband in carter.
3. Bepijping glijstukken aan carter met 8 mm bouten in plaats van 6 mm.
4. Pritchesslijven; aan buitenzijde van zijplaten.
5. Bougriekabel; te verwisselen zonder demontage van vliegwiel en stator.
6. Onderbrekerssteun; thans van nylon, eenvoudiger te verwisselen.
7. Koeling; geforceerd met behulp van schoepen op het vliegwiel.
8. Benzineleiding; persleiding met zwamenhals, waardoor de pomp steeds gevuld blijft met benzine (geen kleurende kogels).
9. Tankinhoud; vergroot tot 1,4 liter.
10. Tankdop; gemakkelijker los te draaien.
11. Motorlichter; niet meer verend.
12. Grendelhaak; groter glijvlak voor motorlichter, waardoor geen doorslijten.
13. Stooldopjes op voorschelden; ter voorkoming breuk tank en vliegwielkap.
14. Standaard; versterkt en groter draagvlak van poten.
15. Kogelagerbevestiging; met 1 plaat en 3 bouten.
16. Carter; geen aflichtpropjes, geen ontluichingskanalen naast pomp.
17. Cilinders; met ingegoten onloopkanalen.
18. Utitlaai; met afneembaar deksel.
19. Pomp; zitting vervallen, stalen kogels.

GESCHIEDENIS VAN DE SOLEX

Hoewel voor velen de geschiedenis van de Solex zeer bekend is, willen wij degenen die niet op de hoogte zijn bij deze gelegenheid hiervan iets vertellen.

Op 8 juni 1948 werd in het VDH-tje en de Nederlandse pers melding gemaakt van het feit, dat Van der Heem begonnen was met de productie van het Rijwiel Solex, daartoe het recht verkregen hebbend van de bekende carburateur-fabriek Société du Carburateur Solex. Deze fabriek die dus eigenlijk alleen carburateurs vervaardigt, werkte gedurende de oorlog aan de ontwikkeling van een gemotoriseerde fiets en kwam hiermee direct na de bevrijding op de markt. Het werd een succes.



SOLEX anno ... 1948

De Nederlandse Kroon Rijwielabriek (nu Eerste Nederlandse Autorijwiel-fabriek) voelde in diezelfde tijd behoefte om naast het door haar vervaardigde gewone rijwiel iets bijzonders te hebben en veldde belang in de Vélodolex. Besprekingen tussen de heren J. van der Heem, E. F. Eriksson van Stokvis en Mennesson van Solex te Parijs leidden tot het in licentie vervaardigen van het Rijwiel Solex. Na een persconferentie kregen de journaalisten gelegenheid een voorbeeld door de straten van Voorburg te rijden. Zij waren enthousiast over de eenvoudige bediening en straken dit niet onder stoelen of banken. Men sprak van „een wonder-fiets“, „een omwenteling op rijwielgebied“, „men voelt zich op de Solex als in een Rolls Royce“ en meer van deze uitspraken over de gemotoriseerde fiets. De Solex was zo populair

dat men de naam als soortnaam gebruikte voor de later op de markt komende andere merken, totdat de benaming bromfiets kwam. Wij bleven niet de enige fabriek die gemotoriseerde fietsen fabriceerde: vele volgden, maar aan de Solex kan nog steeds de benaming fiets worden gegeven, omdat de Solex trouw bleef aan het principe: maximaal 30 km per uur.

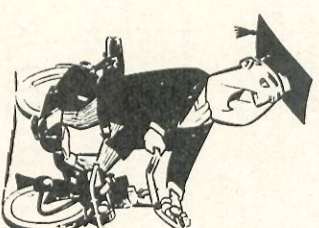
In de tusschen van 12 jaar heeft de Solex kleine wijzigingen ondergaan, zowel in het fiets- als het motorgedeelte. Was de cilindrinhoud achter-

eenvolgens 45 cc (kamzuiger), 49 cc (kamzuiger), 49 cc (bolle zuiger — dubbele omloop), nu heeft de Solex de reeds lang gewenste automatische koppeling.

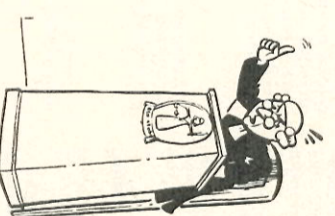
De produktie van de Solex bewoog zich in stijgende lijn: in 1954 100.000, in 1957 250.000, in 1960 400.000 stuks.



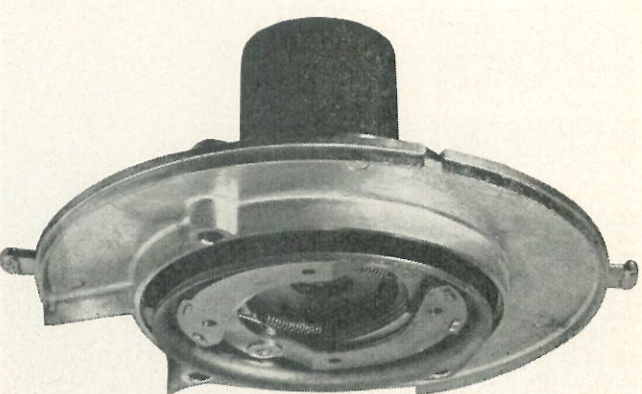
KAPPIE op de SOLEX-OTO



Dit is de titel van een stripverhaal dat bij aankoop van de Solex-oto gratis verstrekt wordt. Kappie, een wildebras op de Solex, komt tot de ontdekking dat veilig rijden op de Solex, zoals de „verkeersheer“ doet, sneller rijden betekent. In het aardige boekje zijn tevens verkeersregels en



verklaring van de verkeersborden opgenomen. Op een los bijgevoegde bladzijde staat een puzzel, waarmee men door goede oplossing en inzending aan de afdeling Publiciteit Stokvis een certificaat en het insigne van de Solex-verkeersheer kan krijgen.



TOTSTANDKOMING OTOMATISCHE KOPPELING

Reeds 1½ jaar geleden is Van der Heem met de uitvoering van de plannen begonnen. De Fransen waren toen al bezig, maar de Hollandse degelijkheid gebod even af te wachten hoe deze ingrijpende verandering van de Solex beviel. In Frankrijk was men reuze enthousiast, terwijl ook in Nederland de technische ontwikkeling op bromfietsgebied Van der Heem gehoor zo spoedig mogelijk de otomatische Solex op de markt te brengen. Het is dank zij de grote krachtinspanning van vele Van der Heem-ers gelukt om met slechts 1 dag verschil de reeds 1½ jaar geleden vastgestelde datum van introductie van de Solex-oto aan te houden. Veel moeilijkheden moesten daarbij worden overwonnen, maar het resultaat zal veel vergeoeden.

INTRODUCTIE

Woensdag 22 juni jl. werd de vol-otomatische Solex bij de functionarissen van de commerciële afdeling en de afdeling publiciteit van R.S. Stokvis & Zonen N.V. geïntroduceerd. Argoepen dinsdag werd de pers ingelicht en begon de introductie bij de dealers. Bij 300 adressen werden enkele nieuwe modellen afgeleverd, waarbij een vertegenwoordiger van Stokvis aanwezig was. Zowel dealers als rijwielhandelaars kregen documentatiemateriaal.

DIRECTIEMEDELING

De directie heeft naar aanleiding van een verzoek van de Ondernemingsraad Maanweg besloten zaterdag 23 juni 1960 de fabriek te sluiten. Deze uren worden in het tijdvak van 4 tot en met 15 juli a.s. ingehaald op de hele werkdagen. Zie voor de werktijden de mededeling op de borden. In verband hiermede zal de deelnemersvergadering van het Pensioenfonds aan de Maanweg om 17.40 uur beginnen.