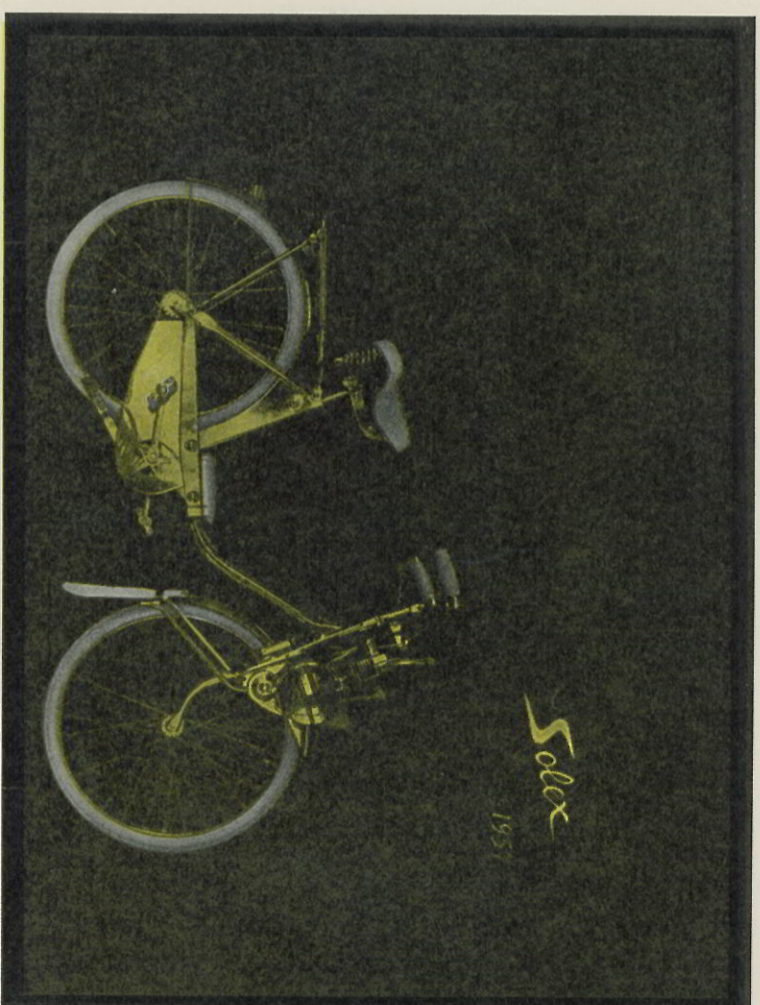


Slet
V.D.H.-tje



De Gouden Solex

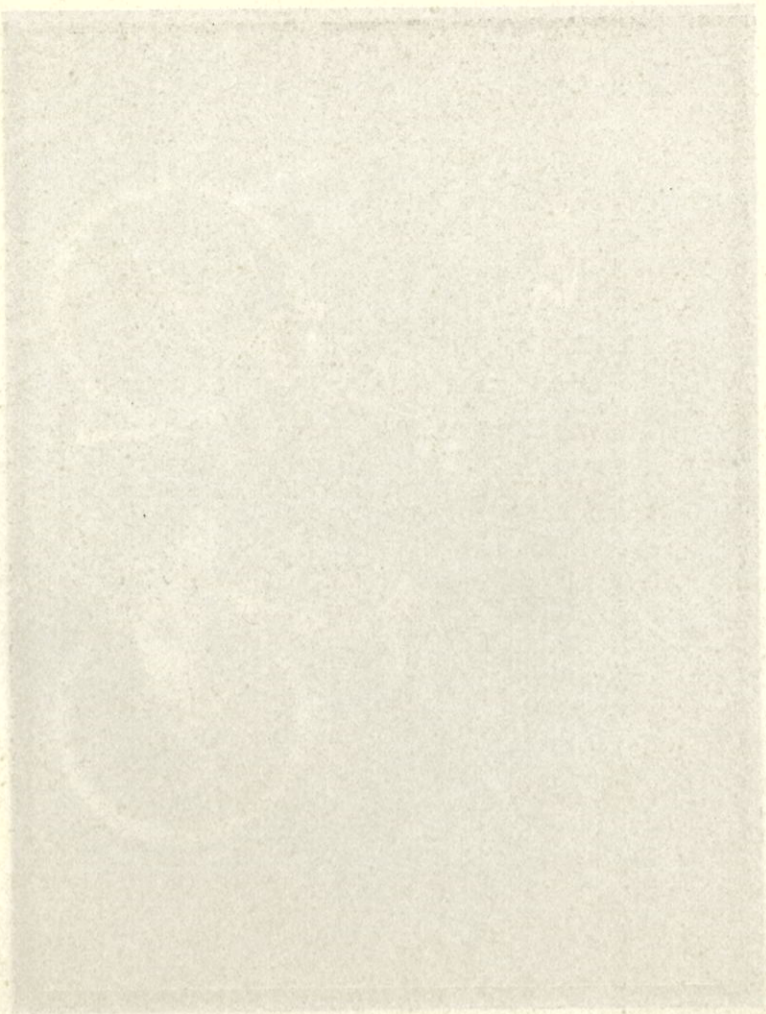




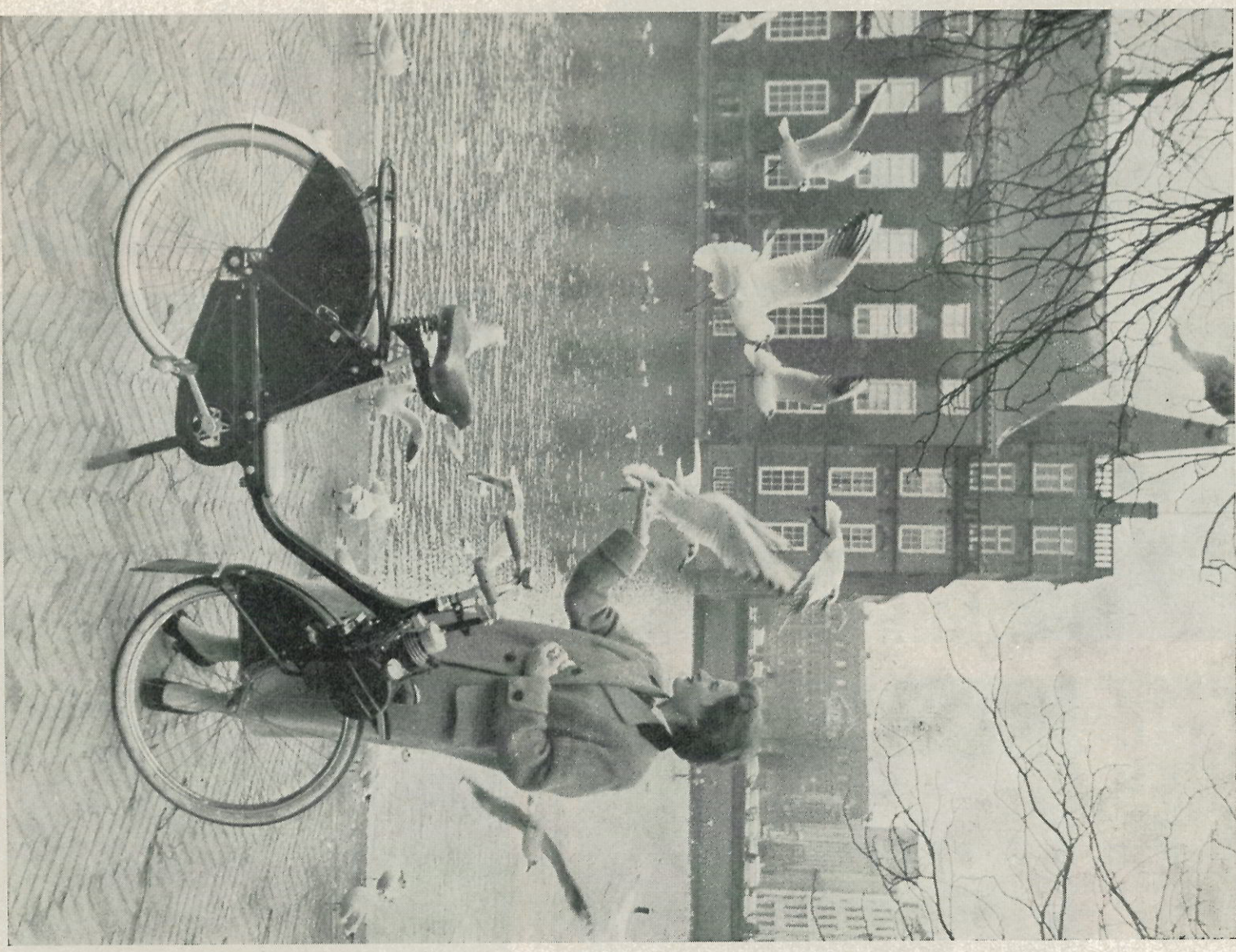
het V.D.H.-tje

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

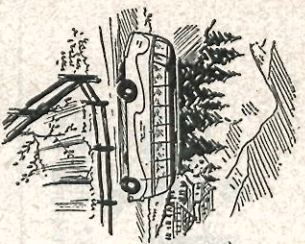
V.D.H.-tje



Van der Heem N.V.



GRATIE en CHARME



Een droom werd werkelijkheid

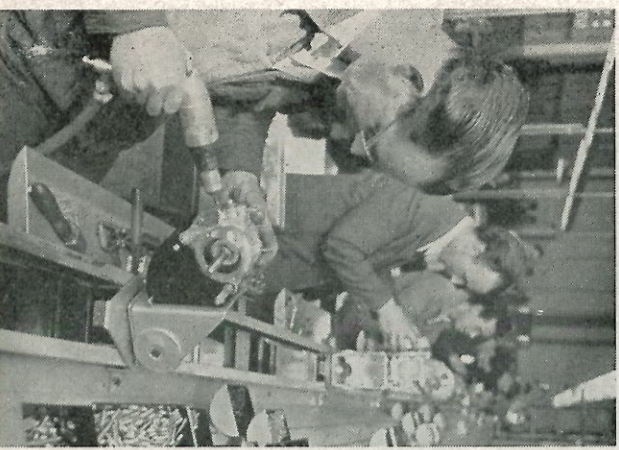
Mijn eerste ontmoeting met de Solex

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



Vaardige handen monteren onze veelgeroemde 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 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 bronwen. 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 gekoekte onderdelen. Een nauwe samenwerking ontstaat tussen Tekenkamer, Gereedschapruimte, Werkvoorbereiding en Werkplaatsen.

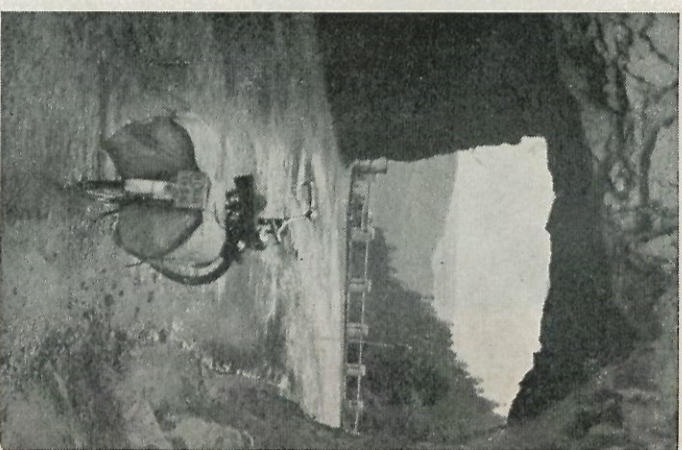
Onze grote broer in Frankrijk was ons daarbij tot steun; zoveel mogelijk werd strak vastgehouden aan de door Solex-Parijs aangegeven constructie. Ook de werkmethode, voor zover dat mogelijk was, konden worden gekopieerd.

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 bescheiden) 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.



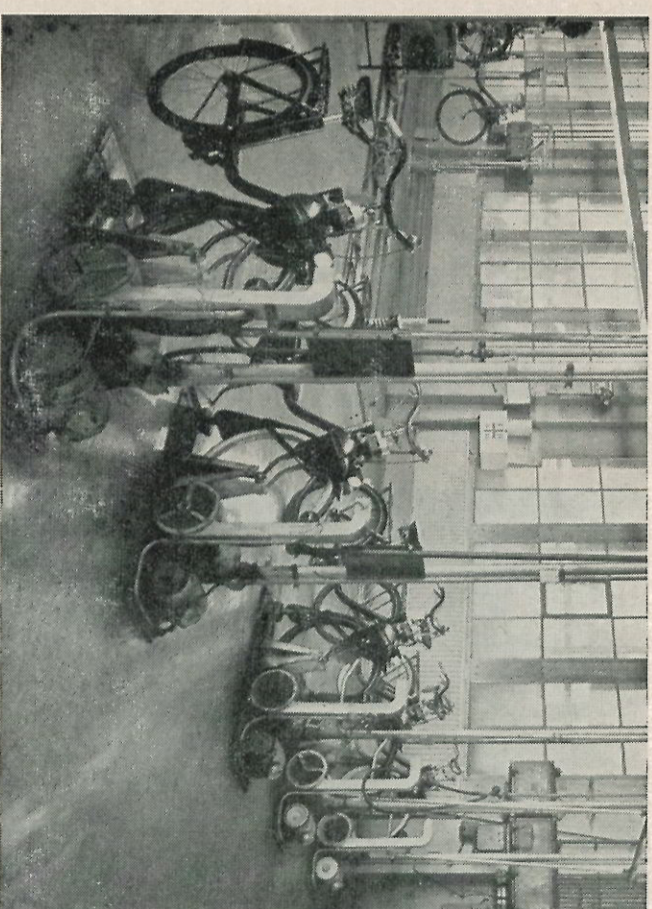
Juni 1955 komt de 150.000ste Solex-motor van de montage-lijn; als het weer juni is (van 1957) hopen we de 250.000ste motor af te leveren.

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 opengelegd. 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 opnieuw 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.

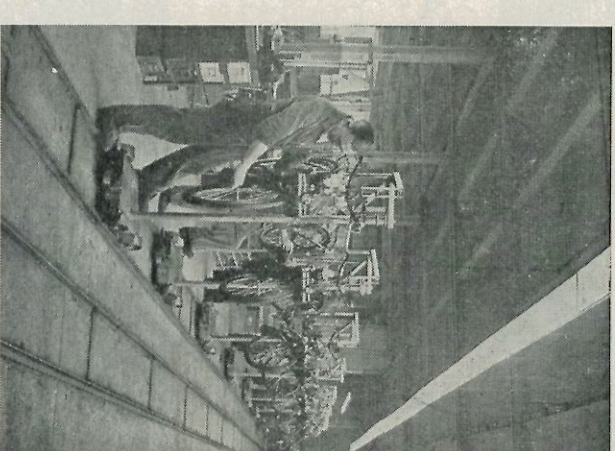
Deze spanning slaat over en daar zitten wij, als fabriek, midden in de aanmaak van gouden Solexen. Weet u

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.

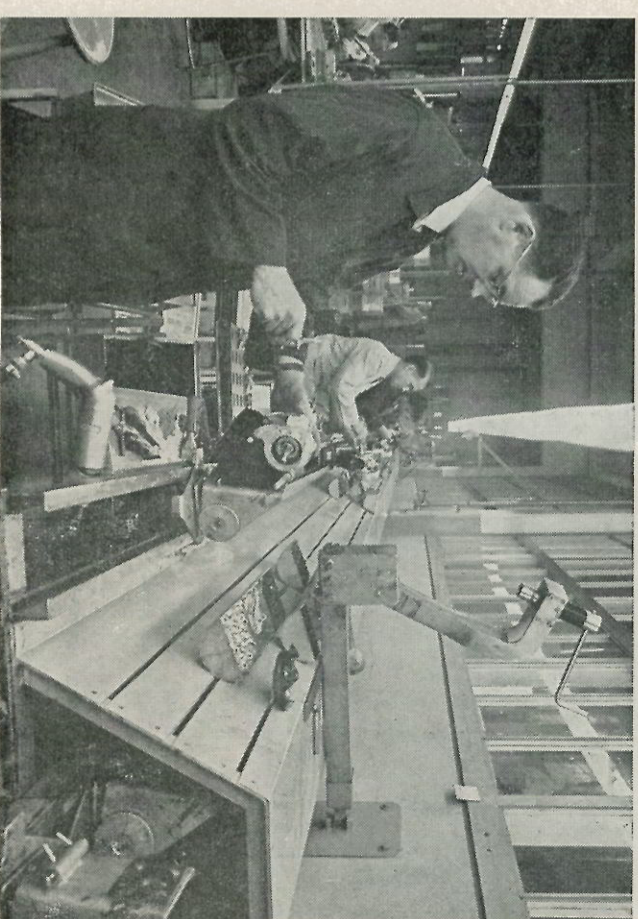
Dat hierdoor niet alleen hoge eisen aan onze mensen gesteld worden, doch eveneens aan machines en installaties, behoort geen nader betoog. Er vindt dan ook regelmatig uitbreiding plaats tenende aan de steeds stijgende vraag naar Solexen te kunnen blijven voldoen. Ook vernieuwingen worden ingevoerd, om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

BEREIKTE RESULTATEN GEVOLG VAN GOEDE SAMENWERKING

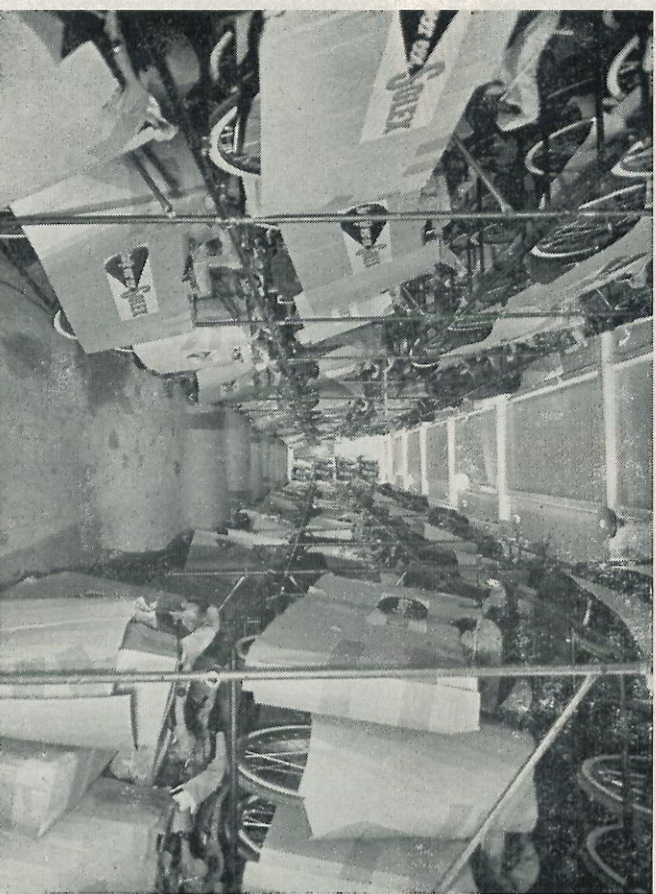
Bij het verschijnen van dit VDH-tje is het nog maar enkele dagen geleden, dat de 38e R.A.I. in Amsterdam haar deuren heeft gesloten. In gedachten zien wij nog de vele bezoekers langs de stands schuifelen waar de aanwezige exposanten hun best deden hun bromfiets als de beste, die er bestaakt, aan de informerende bezoeker te verkopen. Merkbaar is een zekere spanning op de gezichten van deze exposanten. Meniggen 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 achterevelveering, met automatische versnelling, met 3 versnellingen, met grote, grotere en geweldig grote benzinetanken; kortom een dorado van bromfietswaaide.

Tenmidde van al dat chroom, van al die luxe, stond er één, die van het begin af nog noot op de bromfietsen. R.A.I. had ontbroken: de Solex. Een-voudig, beschaafd en stierlijk 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 zeer technische aangelegenheden, die door andere afdelingen worden behandeld. Het zou echter te ver voeren, u in dit artikelje ook te gaan bezig-



Kerurig 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 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 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

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

Anderen schrijven ons enthousiaste brieven over de betrouwbaarheid van de Solex of over het felt, dat zij nog altijd op één van de eerste Solexen rijden en met die Solex grote vakantietochten hebben gemaakt. Een speciale categorie is dit van de uitvinders. 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 gebuld in een waas van geheimzinnigheid en informeert de uitvinder eerst voorzichtigheids-halve, wat Van der Heem daarvoor wel denkt neer te tellen. Eerlijkheids-halve moeten wij ook vermelden, dat er wel eens boze brieven komen, die, zij het ook wel niet direct in 'voedend 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 stordig lezen.

Met deze laatste ontboezeming zijn wij meteen gekomen op een ander chapter. Dit stordig 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-prieken mogen wij dus wel zeer in aller aandacht aanbevelen.

Ten slotte nog iets over de venhouding van afd. Verkoop tot Solex-service. Deze laatste afdeling valt, wat het commerciële 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 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 Solexer zijn?

G. v. Halen,
Afd. Verkoop.

TECHNISCH BUREAU

Wanneer een product 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, finesses 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 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 product.

In gezamenlijke 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 verlichtings-spoel, die op de Wilkelafdeling worden gemaakt, de cilinder in de machinale Solexgroep in de Draaiery, het spuitgieterwerk in de Endaf aan de Laakrade, het motorspoortbordje in de Stampery enz.

Wanneer al deze zaken zijn geregeld, gaat vervolgens de arbeidsaandacht aan de hand van productie- en gereedschapsontwikkeling fabrieksmethode en de taakstelling bekijken en op analysebladen 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 producten op proef wordt gemaakt, en waarbij tevens de analyseformulieren en gereedschappen 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 dinsdagnavond 26 februari j.l. herschapen in een „heuse“ examenzaal, waarin 300 bromfietzers en fietsers, lichelijk nerveus en met gespannen aandacht, over hun schriftelijke vragen zaten 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 toegeroepde schets, die een verkeerssituatie met strijkvaagjes op het gebied van voorruig bevatte, de volle aandacht eiste. Alle deelnemers zullen het resultaat van hun pogen thans gestuurd krijgen en voor de gestuurd 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 gaandereweg verdringt, van het allergrootste belang is.

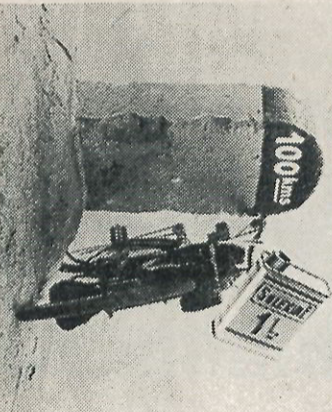
Wij kunnen dit loffelijke streven en getoond initiatief niet hoog genoeg waarderen.

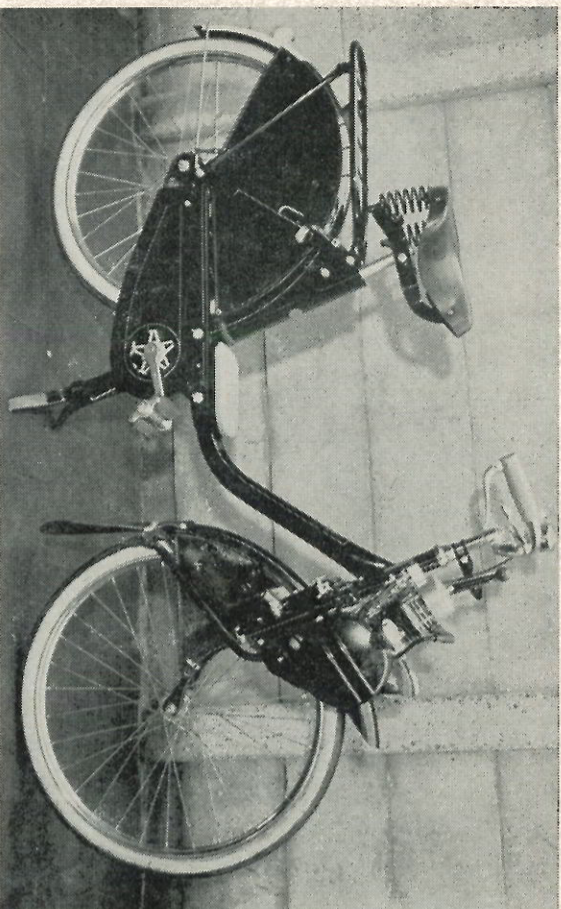
Onze solerende personeelsleden willen wij het volgen van deze cursussen dan ook ten zeerste aanraden. Voor de er van verbonden kosten behoort u het beslist niet te laten, want u ontzinkt het onderricht geheel gratis. U kunt zich nog beden in verbanding stellen met het secretariaat van de Vereniging voor Veilig Verkeer, Eemansstraat 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 wordt 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 hulpgereedschappen alle aandacht wordt besteed. Er kunnen n.l. (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.





Men zou het — op gedragen toon — een teken des tijds kunnen noemen, dat thans in de fabrieken van het eerthijs zo vermaande 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 stilte 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 dezelfde bromfiets vervaardigen.

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

Het nuchter betrachteren van deze bezigheid, zonder eens even nadenkend achterom te zien, behoort u nu ook weer niet schuldbezwist en droefgeestig te stemmen, want u kunt het ook

niet helpen dat ge uw Hispano niet zo zeer mist.

Thouwens, aan een technisch ding denkt men alleen postuum met weemoed terug en die voortreffelijke stemming wordt voor een zeker deel verdiept door het safe bezit van een zeer huidige, vervolmaakte vervoerger. Daarom zou het best kunnen gebeuren dat men over een kwart eeuw weemoedig over de Solex gaat doen; over de oer-Solex dan.

„Que sera, sera...” Maar heeft u al eens nagerekend 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 carburateur-fabriek „Société du Carburateur Solex” verliet.

In 1953 kwamen wij tot onze voorlopige laatste rijproef, heel wel bezessend 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 Frankrijk, noch in Nederland alleen-maar en als-maar dezelfde Solex-jes gemaakt. Zo van buiten veranderde er niet veel; het ontbreken van de noodzaak hertoe is overigens een in den brede bezongen 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.

Grotere 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 framibus. De Fransen hadden dat doosje bekleed met plastic materiaal, voorzien van een anti-schuif-profiel, zodat „men” begon te veronderstellen dat de Fransen een poeve stap in de richting 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 vervaardigd wordt, pleegt de resultaten van de Franse noviteit's altijd even af te wachten. Zo ook deze frame-verandering.

Men nam het idee eerst over toen bleek dat de hierdoor verkregen grotere afstand tussen het stuur en het zadel voor vele grote Nederlanders wel degelijk een winstpunt opleverde. Hier en daar meende men zelfs dat door de nieuwe constructie een nog grotere mate van zijdelingse stijfheid in het frame verkregen werd. De directie van Van der Heem kwam weer op de gedachte om het, niet als zodanig bedoelde, opstapje te benutten als bergplaats voor het gereedschap, zodat men de beengende gereedschapsstasjes achter het zadel kon missen. Want dat was één van die kleinigheden waarover mannen zich niet druk maken, maar die door moeders als onhandig werd ondervonden. Die tasje's waren immers aantrekkelijk onderzoekings-objekt voor achterop-zittende kindertjes en diezelfde tasje's zaten dikwijls het kinderzjijle in de weg. Om te doen uitkomen dat de nieuwe gereedschapsruimte niet als voetemplankje bedoeld is, (we moeten de voeten immers op de trappets houden — van de wet), heeft men het dekselzjijle min of meer bollend uitgevoerd. Rest ons nu nog hiervoer te vertellen dat u het dekselzjijle kunt verwijderen door het in voorwaartse richting te schuiven, waarna het vertikaal kan worden afgenomen. In het Kasje bevndt zich o.a. een bougie-sleutel die door een beter bruikbare pijpsleutel zal worden vervangen. Verder zijn bijgevoegd enkele sleuteltjes en een bougie-elektrodenmaatje. Het is wellicht aardig te weten dat deze frame-wijziging de productiekosten heeft verhoogd noch verlaagd. Er wordt op arbeidsuren bespaard, doch er is meer materiaal meegenomen.

De tweede verbetering van betekenis is de toepassing van glijlagers in de bracket-constructie. En aan een onvolkomenheid, welke door de fabrikant ook als zodanig werd onderkend; de bevestiging van het kettingscherm, heeft men nu ook op afdoende wijze een einde gemaakt. De nieuwe bevestiging is stellig constructief beter verantwoord. Voorts heeft men de velgen van het voorwiel thans zodanig ingekapseld dat geen vrees meer voor de jaspanden behoort te worden gevoerd.

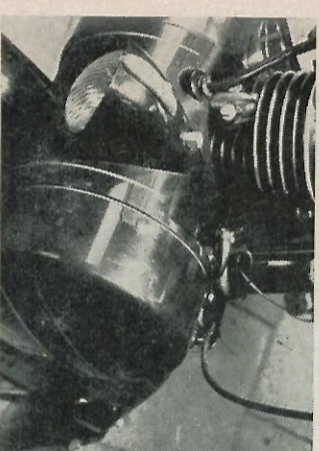
Zoals bekend, wordt al geruime tijd in het achterwiel de door Beckson ontwikkelde lamellen-rem (die regel-

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 anders ondervonden — konden we het voor normaal bijremmen uitsluitend met de voorrem-velgren stellen.

Ingekapselde motor.

Al geruime tijd vertoont het motor-tje van buitenaf gezien geen hoeken en galen meer, zodat het onderhoud al heel weinig werk vereist. Op deze ombouw werd een nieuwe koplamp gemonteerd, die op onze nog niet ingereeden Solex nog was voorzien van een Frans lampje en een Frans glas. Het hiernede verkregen gele licht kon ons niet bekoren. Het was ten hoogste bruikbaar als geleidelicht, maar op de donkere buitenweg schoot de illuminatie duidelijk tekort. De Solex heeft echter voldoende waltis aan boord, zodat we mogen verwachten dat Van der Heem dit ongemak zal hebben opgelost als dezer dagen de Nederlandse verlichting kan worden gemonteerd.



Hierboven: Een close-up van de ingekapselde motor met ingebouwde koplamp en nieuwe schakelaar.

Links van de ingebouwde koplamp bevindt zich nu, goed onder ons bereik, een echte lichtsakelaar; 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 overweging waard.

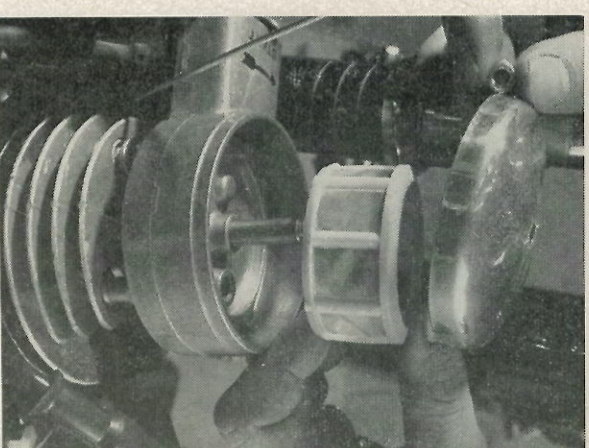
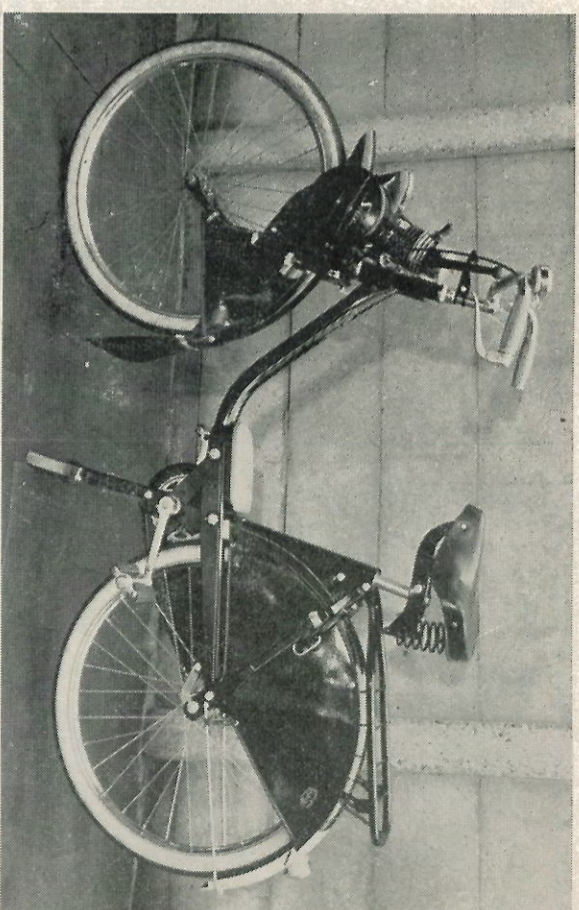
De eerste vraag betrof het gas-handelje. We vroegen ons af waarom men geen draaibaar gashandel montere in plaats van het al jaren meegande hevelje. Niet zozeer de belangrijkste, maar wel de aardigste overweging bleek te liggen in het feit dat men van het opendraaien van een motorwiel-achtig gashandel ook iets verwacht. En wel datgene, wat

er bij een Solex niet is: flitsende acceleratie en veel vaart. Het hevelje ziet er o.i. inderdaad onschuldiger uit en zakelijk gezien is het niet zo gek om adspirant-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 doeltreffend. Een ander bijkomstig onderdeel is nog even vermeldenswaard. Wie zijn Solex per trein laat vervoeren 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 motor-tje vastgebonden worden. Zó voorkomt men dus beschadiging en verbuiging. En mocht u dat veertje zo kwijtraaken, dan kunt u nog tijd-zijk een dubbel elastiekje gebruiken. Kwetsbaar is deze overbrenging dus allerminst, en dat kan van een royaal hangende bouwdenkabel weer niet gezegd worden.

Een vraag waarvan we meer success hadden verwacht, betrof het monteren 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 motor-tje is immers een gewone fiets met een goed verdeeld vrachtje van slechts 7 kg boven het voorwiel! Verder speuren dan naar een parvelfje tussen de bougie-elektroden en de ongerechtigheid in de sproeier zouden we in het donker, dicht bij huis, niet doen, geloven wij. En dan zou men met een rijwieldynamo meteen klaar zijn. Men heeft bij Van der Heem echter nimmer iets bespeurd van een behoefte aan trap-fiets-verlichting; zodat we ons, bij de glimlachend door de fabrikant getrokken conclusie „dat het Solex-motor-tje bijhbaar altijd volhoudt”, gewonnen hebben gegeven.

Tenslotte bleek dat de Nederlandse Solex-fabrikant nog één punt bij uitsteking van belang achtte. Men heeft namelijk in samenwerking met een der grote benzine- en oliemaatschappijen nauwkeurige proefnemingen met de gewenste oliesoort genomen. Het



Het luchtfilter is gemakkelijk bereikbaar; men behoeft slechts de koerlmoer op het beschermkapje los te draaien, waarna dit kapje kan worden afgenomen. Het luchtfilter wordt in klare benzine uitgespoeld, gedroogd en in Solex-olie gadoopt. Daarna kan het uitgedrupte filter weer geplaatst worden.

(Vervolg pag. 8)

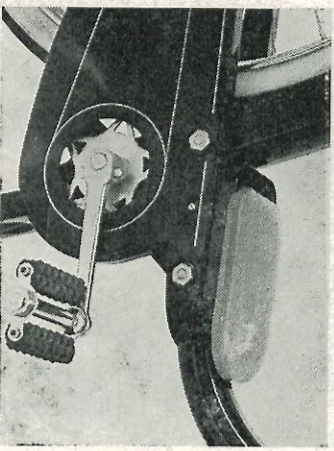
VERVOLG VAN PAG. 7

proefonderzoek onderzoek ontdekte dat men diende te zoeken in een olie- "groep" die normalter 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 rijervaringen 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 décompressor wegrijden.



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

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

Nu, en de rest kunt u in feite 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 bromfietsen van Nederland. Het ontstaan of de geboorte van dit product is in de tekenkamer.

Van elk onderdeel is er een tekening, van mdten voorzien. Het materiaal, 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.

Na het coderen worden de stuklijsten gemaakt. Op deze lijsten wordt zoveel mogelijk in montagesequentie 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 hoerbaarheid 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 montagesequentie getekend voor.

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.

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 inroper 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 kwaliteits 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, sohande“ aan het verroeste stuur.

Want helaas werden er toendertijd in Frankrijk niet zulke hoge eisen aan de chrom- en nikkelkwaliteit gesteld als heden ten dage in Nederland geschiedt. De eerste stap, die toen volgde, was de bestelling van 1500 Solexen in onderdelen bij Velox, waarmee wij dus de eerste

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

Table with columns for date and quantity. Header: 1948 afgevl. totaal. Rows: 1w 21 (24 mei—29 mei, 1), 1w 22 (31 mei—5 juni, 49), 1w 23 (7 juni—12 juni, 0), 1w 24 (14 juni—19 juni, 0), 1w 25 (21 juni—26 juni, 0), 1w 26 (28 juni—3 juli, 2), 1w 27 (5 juli—10 juli, 26), 1w 28 (12 juli—17 juli, 26), 1w 29 (19 juli—24 juli, 26), 1w 30 (26 juli—31 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, waaraan 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, schroeven, moeren, lagers, etc. etc. etc. uit Frankrijk, maar de motor, het frame, de voorvork, de achtervork, de wielen, de banden, etc. etc. werden vervaardigd in Nederland.

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

Busjes worden gesinterd i.p.v. gedraaid. Dit alles leverde heel vaak zelfs nog een prijsvoordeel op, waardoor de stijging der grondstofprijzen 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. Denk 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.

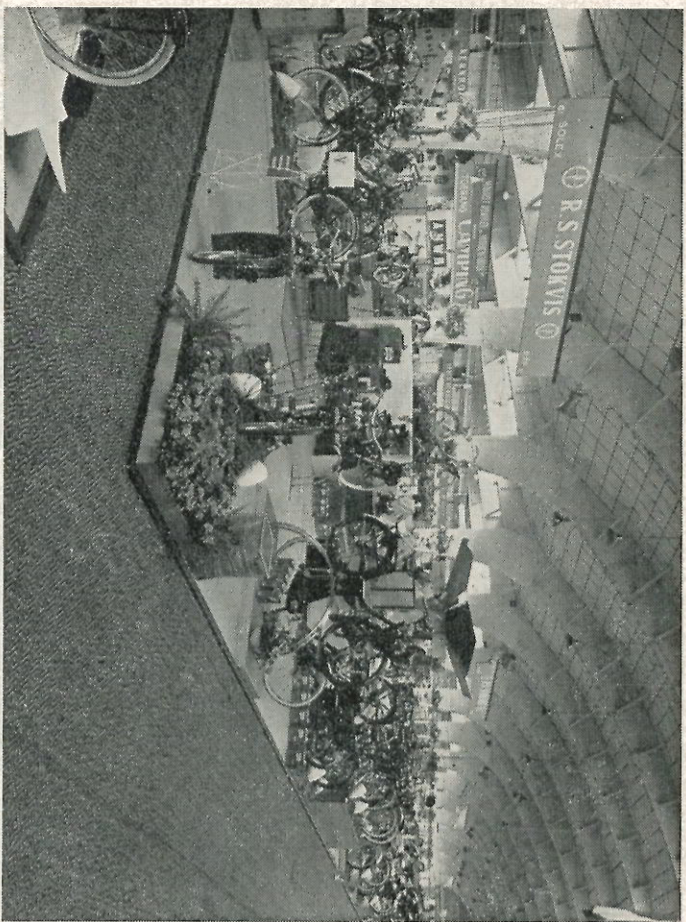
Veel onderdelen worden op de ENAF en de Maanweg verder bewerkt, gehandeld enz. Bovendien is de onderlinge verhouding der aantallen sterk afhankelijk van de tijdsomstandigheden. Maar wel blijft hieruit, dat vrijwel ons hele bedrijf medewerkt aan het tot stand komen van de Solex.

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 Klimk, 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 brommertje“, 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 wilt 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 ENAR 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.

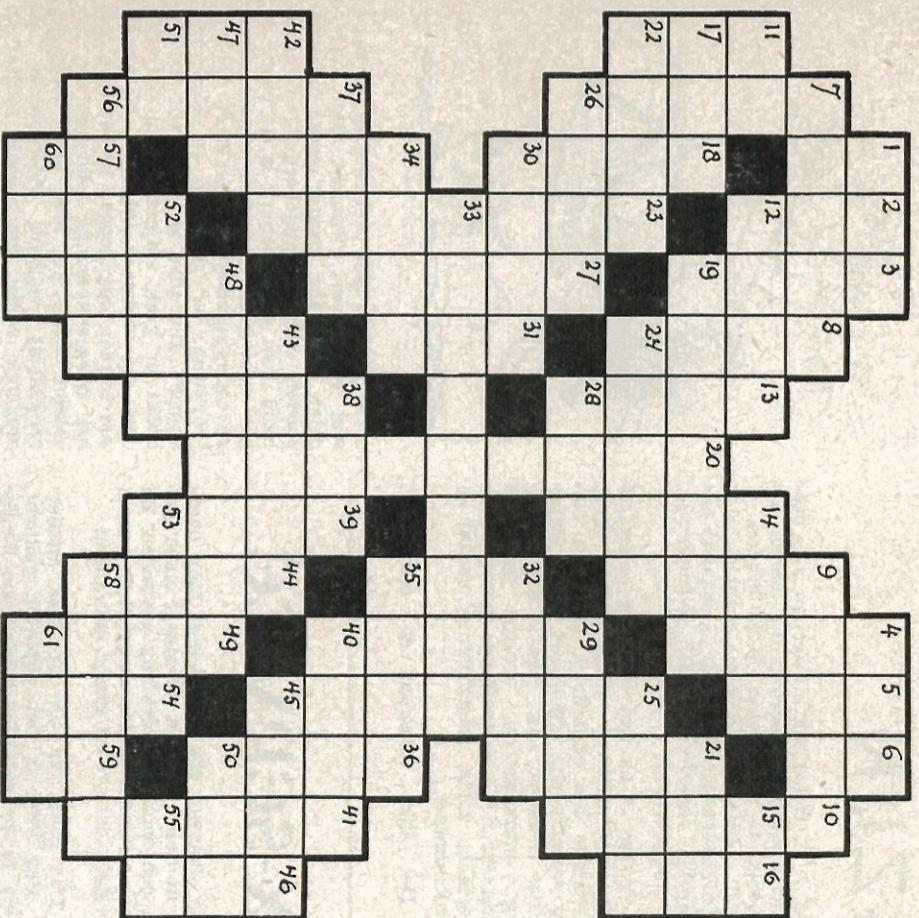
Deze proef is veel te kort om slijtage van bewegende delen te constateren, zodat daarnaast nog proeven lopen die pas na 1.000 uur worden slopgezet.

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 werkt n. 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. knievald; 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. bewaarplaats van geld; 51. stede; 52. eelger; 53. kleur; 55. Amsterdams misbaar; 60. tam; 61. pikkel.

VERTIKAAL:

1. lidwoord; 2. bijl; 3. glas op hoge voet; 4. voorrennen; 5. schamp; 6. voorzetsel; 7. bekoorlijk; 8. ledig; 9. kort voor vis; 10. onderplantje; 11. tred; 13. vesting (malais); 14. opschik; 16. ruwertje; 18. vuurdamp; 20. de gezamenlijke betieners; 21. vlek; 23. randleesgerecht; 25. hiefdeglif; 27. onbepaald voornaamwoord; 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 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 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.

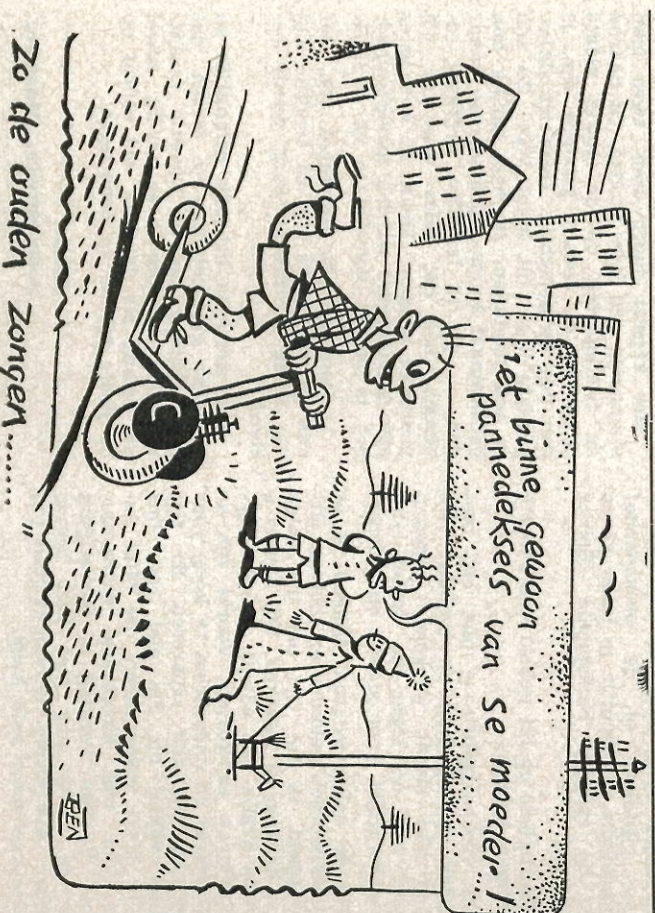
Deze schijnbaar eenvoudige puzzel heeft voor velen toch wel de nodige moeilijkheden opgeleverd. Dit is uit de resultaten wel geblyken. Slechts vijf puzzelaars mogen zich er op beroemen de juiste oplossing te hebben ingezonden.

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 bepalen 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, Expedite, Draaierij 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 Solexen 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 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 blijk ge-ven 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 keukentje, waar moeder de zaterdagse inkopen op en voor het aanrecht heeft uitgestald, staan 2 man gebogen over het losse motorfje. 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?

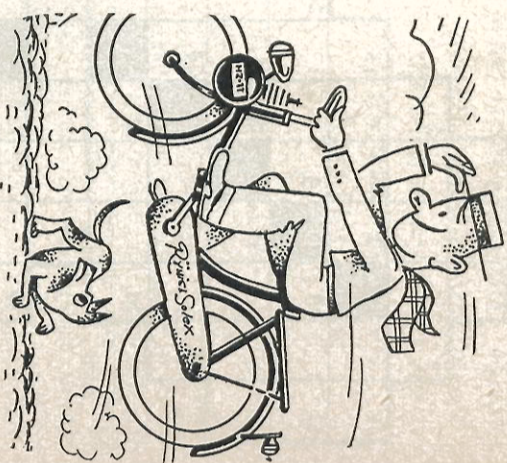
Het karwei duurt uren, twee man slumperen een hele middag. Of daarna de frietleplaten op de goede plaats zitten en de bouten geborgd zijn, is dan nog twijfelachtig. Geen sprookjes, geachte lezer, dit komt voor! Zo zijn er ook tentallen, die heel handig hun beeksonnaaf kunnen demonteren, maar dan..... 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 aangegevend, zodat men altijd weet, wat er in voorraad is. Wil men nu overgaan tot het monteren, dan krijgt de mag. bediende 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 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.