



© WWW.AMT.NL - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Uit het Technisch Kladderboekje van de Wegenwacht



Wegenwacht en Autobedrijf.

Wat de „Wegenwacht“ van den A.N.W.B. is en doet behoef men aan geen enkele Nederlander of Nederlandsche meer te vertellen, laat staan aan de lezers van „Auto Techniek“. Ondanks den betrekkelijk korten tijd van hun bestaan, hebben de „gele ridders“ van den A.N.W.B. zich reeds overal een reputatie verworven die klinkt als een klok en die geheel in stijl is met den naam en de standing van onzen grooten nationalen Toeristenbond, welks nog steeds toenemend ledental den mijlpaal van 200.000 reeds overschreden heeft.

Het is dan ook zeker niet onze bedoeling om in ons blad van autotechnici nog eens de aandacht te komen vragen voor het nuttige en interessante werk van de wegenwachters op hun gele zijspancombinaties. Misverstanden, die in dit verband hier en daar in den beginne van het bedrijf zijn ontstaan, zijn nu door de praktijk van het instituut wel uit den weg geruimd en iedereen in het auto- en motorbedrijf weet nu wel dat de „W.W.“ geen concurrent is van handel en bedrijf in de branche doch in tegendeel daarmede ten nauwste samenwerkt terwijl ook het verhaal naar het rijk der fabelen is verwezen als zou indien men geen lid is van de wegenwacht, men niet worden geholpen. Integendeel de wegenwachters laten niemand staan wat directe technische hulp betreft; de leden van de wegenwacht, die hun tien pop dokten voor het wegenwachtschild hebben daarenboven echter recht op persoonlijke service, als b.v. het opgeven van telegrammen onderweg, het eventueel overbrengen van telefonische boodschappen enz. enz. De hulp, die algemeen wordt verleend, draagt, en dit is zoo prettig voor de garages volkomen het karakter van een eerste voorloopige hulp, die onfeilbaar in

Een gemoedelijk interview met hoofdinspecteur Mosheuvel van de „gele ridders“ van den A.N.W.B.

de daarvoor in aanmerking komende gevallen naar de garage of werkplaats voert. De opdracht voor het personeel luidt dan ook dat gemiddeld niet meer dan een half uur aan een „geval“ mag worden besteed, zoodat bij storingen of defecten van meer ingrijpenden aard het gestrande motorschip vlot wordt gemaakt en de naastbij zijnde garage kan bereiken, om daar definitief technisch te worden behandeld. Zelfs in gevallen dat de pech van dien aard is, dat gesleept moet worden, verricht de wegenwacht dit niet zelf. Wel zijn de machines uitgerust met een sleepkabel die echter in geval van nood sportief wordt uitgeleend en later bij de betreffende garage wordt teruggehaald.

Normaal is echter dat de „loodsboot“ van den wegenwachter, die „langsrij“ van den pechvogel is gekomen wanneer blijkt dat de wagen gesleept moet worden, zelf naar de naastbijzijnde garage gaat op verzoek van het gestrande slachtoffer om daar assistentie in den vorm van een takelwagen te gaan vragen. In de praktijk is het daarbij aanvankelijk wel voorgekomen, dat inmiddels de wachtende automobilist of motorrijder een anderen „sleeper“ had gevonden zoodat de hulpploeg van een auto- of motorbedrijf ter plaatse aankomend slechts „Jucht“ vond en „tijd en geld voor niets had geofferd“. Ook dit euvel is nu verholpen, zoo vertelde ons de chef-inspecteur van de Wegenwacht, de heer A. J. M. Mosheuvel, die door het heele land gestaag zijn „kanariepletten“ controleert en natuurlijk heel veel interessante ervaringen opdoet; „want onze wegenwachters laten nu

den klant, die om assistentie van een garage verzoekt, eerst voordat zij hulp gaan ophalen een zogenaamde garagekaart tekenen met vermelding van naam en adres van den aanvrager, benevens rijvergunningnummer van auto of motor en met de verklaring, dat zij of hij bereid is een redelijke kostenvergoeding te betalen, indien mocht blijken, dat het motorrijtuig er in slaagt de reis te kunnen voortzetten, voordat de uitgerukte garage-hulp ter plaatse aanwezig is. Ook hieruit blijkt wel welk een correct standpunt dit A.N.W.B. instituut tegenover handel en bedrijf inneemt.

Dan komen we met den heer Mosheuvel en den heer Smit van de Wegenwacht die ons als gastheeren ontvangen in het Hoofdkwartier der Gele Rijders in de Haagsche Parkstraat, eigenlijk tot het hoofddoel van ons interview voor „Auto Techniek”. Namelijk de technische ervaringen met alles wat aan motorvoertuigen in deze dagen over onze Nederlandsche wegen rijdt en strijdt en komen de feiten geleidelijk los uit het stoffelijke en het geestelijke „kladboekje” van den heer Mosheuvel.

Onze eerste vraag aan ons oud medelid van den Haarlemschen Militairen Motor-dienst van voor den oorlog luidt: „Waar hebben de wegenwachters het meest mee te stellen en welke onderdeelen der motorvoertuigen geven het regelmatigst aanleiding tot moeilijkheden?”

Als antwoord op deze vraag komt dan het heusche, stoffelijke kladboek voor den dag en geeft de volgende inlichtingen:

In de maand Maart 1947 werd door de Wegenwacht in 1203 gevallen hulp verleend die konden worden onderverdeeld in 269 ontstekingsgevallen,

168 carburatiestoringen, inclusief moeilijkheden met benzinepomp en leidingen,

385 bandenpech klanten,

97 strandingen wegens gemis aan benzine olie of water,

84 gevallen waarin garagehulp werd ingeroepen,

180 diversen.

Deze opsomming zegt den auto-technischen speurder al iets. Duidelijker nog wordt het beeld echter als men een overzicht krijgt over de langere periode van 15 April 1946 t/m 31 Maart 1947.

De lijst van „klanten” van de Wegenwacht omvat dan 12,570 pechgevallen waarvan:

4022 bandenpech,

3017 ontstekingsgevallen,

1760 carburatie, benzinepomp en benzineleiding moeilijkheden,

1006 slachtoffers, die dachten zonder benzine, olie of water te kunnen rijden,

880 aanvragen voor garagehulp verleening,

1885 diverse gevallen, een soort „tutti-frutti” dus.

Niet onvermeld mag hierbij blijven, dat in dit geheele tijdvak ook in 95 gevallen eerste hulp bij ongelukken werd verleend.

Banden.

U ziet wel dat de grootste boosdoeners op het gebied van stagnatie in het auto- en motorbedrijf de banden zijn, ondanks de hooge mate van perfectie, die de moderne bandenproductie heeft bereikt. „Vooral in de periode van zeer warm weer” — vertelt de heer Mosheuvel — „einde Mei, begin Juni was het aantal bandenpech-gevallen legio. Opvallend en zeer de aandacht trekkend was daarbij het verschijnsel dat binnenbanden van synthetischen rubber vervaardigd, wanneer ze gewoon „geplakt” worden, binnen een kilometer of tien, weer aanleiding geven tot moeilijkheden, omdat het plaksel los laat. De eenige remedie die echter lang niet altijd helpt is, wanneer werkelijk geplakt moet worden, plaatselijk heel goed schoonmaken, flink ruw maken en met veel talkpoeder behandelen. Doch op een zeer heet wegoppervlak helpt ook dit lang niet altijd afdoende, zoodat in de hittegolf periode, werkelijk 80 % van de gevallen waarin onze hulp werd ingeroepen, bandenpech betrof. Zoo eenigszins mogelijk moet dus

U koopt

AMALIE

100%

Pennsylvania Motoroil

● in verpakking verzegeld op Amerikaanse raffinaderij.

● met 65-jarige ervaring.

● met „PROTO” de natuurlijke smeefactor, waardoor 20% meer smeerwaarde.

● met index viscositeits: . . 118 smeerwaarde: . 128

DE TOEKOMST OLIE NU REEDS VERKRIJGBAAR

UNITED STATES OIL COMPANY

SCHIEKADE 99 - TEL. 48429-40273

ROTTERDAM



speciaal bij kunstrubber binnenbanden en hoge temperaturen het simpele „plakken” worden vermeden”. „Komt het plotseling geheel leeglopen van banden veel voor?” luidt onze volgende vraag. „Neen” komt direct het antwoord: „Naar verhouding weinig. Wel komen de zogenaamde „knallers”, nog wel eens voor bij vrachtwagens met dubbele achterwielen maar dan is dat meestal de eigen schuld van de chauffeurs. Die halen dan uit een zuinigheid, die de wijsheid natuurlijk bedriegt het tweede wiel er afen beschouwen dat als reserve(?)”.

Geen wonder dat bij dit rijden op „enkel” inplaats van op „dubbel lucht” de belasting op den duur het gevolg is dat de banden plotseling den geest geven”.

Ontsteking.

De ontsteking is en blijft daarna nog steeds de grootste bron van moeilijkheden, niet zoozeer omdat de uitvoering van de ontstekingsapparatuur minder goed zou zijn dan de overige deelen van auto of motorrijwiel maar vooral ook omdat de gemiddelde rijder van dit onderwerp niet al te veel afweet en heel gauw daardoor in moeilijkheden raakt.

„Weten ze dan van de rest veel af?” luidt onze vraag. Mosheuvel glimlacht. „Soms krijg je den indruk dat 90 % van de meeste automobilisten niet precies weten wat er zich in hun wagen afspeelt, maar bij de motorrijders is dat wel anders. Die zijn altijd gewoon zichzelf langs den kant van den weg te moeten helpen en weten veel meer van hun machines af al vinden ze het toch prettig om hulp bij hun arbeid te krijgen en samen te werken”.

„En dan”, lacht Mosheuvel „zijn niet alle autobestuurders ondeskundig. Er zijn er die heel goed hun weetje weten, maar graag „zien werken”. Dat zijn de simulanten, die onkunde of onhandigheid voorwenden omdat ze, als ze zich van den domme houden, het karweitje niet zelf behoeven op te knappen”.

„Een bijzonder verschijnsel” vervolgt onze gastheer „bij de ontstekingsstoringen” is bij den onderbreker het afbre-

ken van het losse contactpuntje doordat het fiber defect raakt. In zoo'n geval is het met de onderbreking van den primair stroom definitief afgeloopen en scheidt de motor er plotseling mee uit. Of dit aan het feit moet worden toegeschreven, dat het fiber van tegenwoordig van minder goede kwaliteit is weet ik niet zeker maar ik vermoed het. Voor den oorlog tenminste kwamen moeilijkheden door het afbreken van het fiber haast niet voor; thans doet dit afbreken zich voor, zoowel bij Amerikaansche als bij Europeesche wagens.

Een andere bron van moeilijkheden vormt vaak de rotor van den verdeeler, door doorslaan. Wordt dan in een dichtbijzijnde garage een nieuwen rotor gehaald, dan gebeurt het soms dat ook die doorslaat. Het schijnt dat in dit opzicht de moeilijkheden werkelijk ontstaan door inferieure kwaliteit. De ondervinding heeft althans geleerd, dat men verstandig doet bij het aanschaffen van een nieuwen rotor in een garage, dezen voor de montage in de garage even te laten testen.

Hetzelfde als bij rotors treft men ook aan bij bobines. Ook daar moet men tegenwoordig voorzichtig zijn met aanschaffing van nieuwe exemplaren en ze voorzichtigheidshalve voor het monteeren eerst even laten beproeven. Soms zal dan blijken, dat ze, al zijn ze nieuw, toch niet in orde zijn”.

„En de bougies” vragen we verder: „geven die nog aanleiding tot klachten?”

„Inderdaad” luidt het antwoord, „maar hier schijnt de schuld in hoofdzaak bij de brandstof te liggen. Door het gebruik van benzine met een hooger octaangehalte komt het tegenwoordig op den weg nogal eens voor dat een loodstiftje wordt gevormd tusschen de elektroden van een bougie waardoor de hoogspanningsstroom gewoon langs dit metaal dammetje kan doorgaan en van vonkvorming geen sprake meer is. Dit verschijnsel doet zich echter alleen voor bij tweetact motoren en dan hoofdzakelijk bij motorrijwielen, voornamelijk bij

Voor **AUTO-MATERIAAL** naar

TECHNISCH BUREAU

H. NIEME

KERKSTRAAT 405 - AMSTERDAM-C - TELEF. 32361-32261

typen met 125 cc of 98 cc tweetact motor.

Bij tweetact automobielmotoren komt dit verschijnsel — typisch genoeg — vrijwel niet voor.

Laat men de elektroden afkoelen bijvoorbeeld door de uitgenomen bougie op een koude stoep te deponeren, dan springt het loodstaafje tusschen de bougiepunten uit en functioneert de bougie na schoonmaken weer normaal. Dit verschijnsel herhaalt zich echter weer na eenigen afstand maar na den eersten keer is het slachtoffer een gewaarschuwd man, die weet waar „het lek“ zit en hoe het gedicht kan worden“.

Carburatie.

„Eigenlijk zou de laatst vermelde storing ten deele onder carburatie dienen te worden geboekt, omdat hier feitelijk de brandstof in eersten aanleg de schuldige is. Van de eigenlijke carburatiestoringen mag overigens wel worden gezegd, dat in 9 van de 10 gevallen de moeilijkheid bij de benzinepomp moet worden gezocht. Voor de helft is de bron van het onderhouden kwaad het membraan van de benzinepomp, voor de andere helft is de oorzaak verstopping door gewone vervuiling“. „Ik zeg hier gewone vervuiling“. „Ik zeg hier gewone vervuiling“ vervolgt de heer Mosheuvél, „maar ik zou in menig geval beter kunnen zeggen ongewone vervuiling, want het is eenvoudig verbluffend om te zien, waar zoo'n benzinepomp al mee te worstelen krijgt als b.v. zand, fragmenten poetskatoen en allerlei andere wonderlijke rommel waarvan men zich soms afvraagt, hoe die in 's hemels naam daar verzeld raakt. Een van de zonderlingste gevallen bracht wel de behandeling van een wagen van een vischboer waarvan de heele pomp vol zat en ook de benzineleiding trouwens met stukjes van schubben en vischgraten“.

Diversen.

Onder de „allerhande“ gevallen komt nogal eens voor dat, vooral DKW automobielmotoren, die tot het laatste moment onberispelijk hebben gewerkt, na even afgezet te zijn, ineens niet meer willen starten; het bekende verschijnsel van een warmen twee-tact motor.

Leidingen van carburatie en ontsteking geven over het algemeen weinig aanleiding tot moeilijkheden; magneten die maar weinig meer voorkomen, blijven op oudere wagentypen steeds een hooge mate van betrouwbaarheid vertoonen; accu's zijn nog al eens de schuld van een plotselinge stop, doordat door oxydatie een laag wordt gevormd tusschen pool en klem, die met wat schudden of een paar klappen in een oogenblik te verwijderen is, terwijl starterkranen nog altijd vasthouden aan hun onhebbelijke gewoonte om ineens vast te slaan. Meestal is het kwaad dan het snelst verholpen door drie of twee bouten van den startmotor los te maken en daarna door licht schudden de tanden vrij te maken.

Veeren houden zich over het algemeen goed en veerbreuken komen slechts sporadisch voor. Een enkele maal wordt een noodreparatie aangebracht om den bestuurder in staat te stellen een veilige haven te bereiken.

Uitgelopen lagers komen nogal eens voor, vooral bij de vele „oude beestjes“, die zich tegenwoordig op den weg bevinden.

Merkwaardig dat velen het gevaar van een uitgelopen lager niet beseffen en met een stalen gezicht erop trachten door te rijden, op gevaar af, dat een drijfstaang er aan gaat en de heele boel vastslaat.

Stuurinrichtingreparatie komt gelukkig haast niet voor, behoudens bij oudere wagens, een zeer sporadisch geval van uit den kogel schieten, terwijl tenslotte bij hydraulische remmen een lekje in de leiding soms oorzaak wordt van het opzuigen van lucht en daardoor vastloopen. Tijdelijk ontluichten kan dan door de wegenwacht ter plaatse gebeuren, waarna de klant verder kan gaan met het advies in de naastbijzijnde garage het lek te laten opsporen en definitief te laten dichten.

Ook dit laatste voorbeeld toont weer duidelijk hoe de wegenwacht werkt als eerste hulpschakel tusschen weggebruiker en autobedrijf.

K. R.

BORSTEN

AUTO-MATERIAAL GARAGE-GEREEDSCHAP

WEER VOORRADIG !!

Hydraul. garagecricks — Bumpercricks — Philips gelijkrichters
Anker testers — Nokkenastandwielen — Steek- en Ringsleutels
Hydraulische persen — Compressors — A.E.G. gelijkrichters
AUTO- EN MOTOR ACCESSOIRES

V. OLDENBARNEVELTSTR. 129 ROTTERDAM TELEFOON 25530-27530