Monteur van der Spek vindt „Het Lek"

Van onze abonnee, de heer A.Baars uit Montfort in Limburg, ontvingen we een nieuwe inzending voor onze Van der Spek-rubriek, vergezeld van een begeleidend schrijven betreffende het onderwerp „Voortzetting Van der Spek-rubriek", waarvan de inhoud ons voldoende interessant leek om dit schrijven in dit geval mede op te nemen, zodat we in dit nummer extra ruimte voor deze rubriek reserveerden. Wij beginnen eerst met het commentaar van de inzender, die ons schreef: „Naar aanleiding van Uw opiniepeiling enige tijd geleden over de Van der Spek puzzelrubriek, deel ik U mede dat deze m.i. zeer leerzaam en nuttig is en dus terecht gehandhaafd dient te blijven. Immers: Hoeveel storingen zijn er niet, die zich niet door een of ander duur elektronisch apparaat laten vangen?
Hoeveel garages zijn er niet, die niet in het bezit zijn van dergelijke apparaten?
Tenslotte.... hoeveel monteurs zijn er niet, die niet met voornoemde apparaten kunnen omgaan, zodat men er alleen met logisch denken kan uitkomen. Het is zoiets als de rubriek die vroeger in de Amerikaanse „Motor" geregeld voorkwam. „It might happen to you" — „dit zou ook U kunnen overkomen". Ik wens daarom de Van der Spek-rubriek nog een lang leven toe".

Hoogachtend,
A. Baars.

In aansluiting op het bovenstaande en mede als reactie op het geschrevene over leerlingen die geen interesse hebben, zou ik U gaarne nog het een en ander willen mededelen. Als oud-leraar Autotechniek in het voormalig Nederlands Indië en Nederland heb ik leerlingen van deze afdeling meegemaakt en ik kan U, zoals trouwens alle insiders, mededelen, dat dit verschijnsel „helaas" niet nieuw is.
Vroeger was het voor een groot deel waar, dat Jantje, als hij dan op geen enkele school mee kon, in 's-hemelsnaam dan maar naar de ambachtsschool moest, het nuttige instituut dat tegenwoordig Technische School heet. Maar er zit nu nog altijd een aantal leerlingen op die er niet thuishoren. Ik heb met veel collega's in Nederland gesproken over de samenstelling der verschillende soorten jongens in een klas en dan kwamen we vrijwel altijd tot de volgende indeling:

1e. 25 % heeft de intelligentie en de werklust om te kunnen slagen.

2e. 25 % heeft lang niet die intelligentie, maar wel de vaste wil om dusdanig hun best te doen dat ze toch slagen.

3e. 25 % heeft ongeveer de intelligentie van groep 2 maar heeft geen interesse in het leren, terwijl alles wat een beetje moeite kost liefst omzeild wordt.

4e. 25 % hoort in een heropvoedingsgesticht thuis, presteert zowel in de handvaardige vakken als in de wiskunde en taalafdeling dusdanig weinig, dat ze niet hoger halen dan cijfers tussen twee en drie, maar in het ordeverstoren zijn ze voor 200 % geniaal. Deze laatste groep trekt groep 3, als het maar even kan, mee naar de hoek der zittenblijvers. Misschien is het U bekend dat oorspronkelijk de meeste technische scholen werden opgezet met een klassesterkte van ongeveer 24 leerlingen, terwijl het tegenwoordig schering en inslag is dat er 38 tot 41 ingeperst moeten worden.
De zittenblijversgroep kreeg ook een ander aspect: Op de overgangs- en eindrapportvergadering heb ik het op twee verschillende technische scholen in Nederland meegemaakt, dat van te voren de directeur de groep leraren even waarschuwde, dat er te veel leerlingen zouden blijven zitten, als de ingediende cijferlijsten zouden worden gehandhaafd. De meeste onvoldoendes moesten opgevijzeld worden.

Met deze in Nederland kennelijk nogal veel voorkomende cijfervervalsing beoogt men een goed doel te dienen, namelijk doorstroming-afvloeiing. Immers „er zijn alweer tweehonderd meer aanvragen dan we plaatsen hebben. Maar als we zoveel zittenblijvers hebben, kunnen we nog veel minder nieuwe leerlingen plaatsen".
Maar in wezen is dit dus diplomadevaluatie, ondermijning van het respect voor de waarheid, ondermijning van het gezag der leraren en een prikkel om je vooral op school niet te druk te maken, want „Je gaat toch wel eens over, ook al heb je veel onvoldoendes". Nu weet ik niet hoe de situatie in Duitsland is, maar voorlopig hebben we hier in Nederland allereerst met de Nederlandse factoren te maken, en hier te lande is de situatie helemaal niet zo best.
Naar mijn ervaring is het helaas nog steeds ongeveer zò, dat wel de helft der leerlingen autotechniek en machinebankwerken er niet thuis hoort. Oorzaak: De situatie thuis, geen medeleven van de ouders, geen discipline, geen vaste „redelijk regelmatige" dagindeling en dat over de jaren die voor de toelating tot de technische school liggen.

Het is een vaak gehoord geluid onder de technische leraren „Als de ouders nou ongeveer dertien jaar tevergeefs geprobeerd hebben (of ook wel helemaal niet hebben) om Jantje op te voeden en het is dan allemaal mislukt, dan krijgen wij hem om te zien of wij er nog wat van maken kunnen".

Ik heb ook enige jaren bij de fabrieksopleidingen van de Bemetel kennis kunnen nemen hoe de opleidingen daar in het bedrijf werken. En dat is heel wat gedisciplineerder en zonder geknoei met onvoldoende cijfers.

De stof wordt goed duidelijk behandeld en iedereen van goede wil kan een dergelijke cursus aflopen, mits een gemiddeld intelligentiepeil aanwezig is. Wie eenmaal wegens gegronde redenen van zo'n cursus verwijderd wordt, komt er ook nooit meer terug. Die stok achter de deur helpt.

Overigens is de situatie de laatste jaren zeer verslechterd wat betreft de negatieve krachten die een serieuze vakopleiding moeilijk kan maken. Door de woningsituatie is „thuis studeren" in de regel moeilijk door gebrek aan ruimte. Hiermee samen hangt het heilige huisje dat in Nederland tot voor kort geen gezinsplanning gepropageerd mocht worden met als gevolg: te veel mensen in een voor dat aantal te kleine ruimte. Verder bovendien veel meer afleiding dan dertig jaar geleden. Radio en tv (vooral de laatste) zijn de grote normbedervers en smaakbedervers. Met een tv in huis komt men bijna nergens meer toe.

En bij kinderen met huiswerk moeten de ouders helemaal oppassen, dat daar nog iets van terecht komt.

Te laat naar bed gaan is mede een mogelijke oorzaak van „te weinig interesse". En tenslotte: denkt U, dat de jongelui geen vergelijkingen maken tussen wat diverse „beatbandjes" na enige jaren oefenen schijnbaar zo gemakkelijk verdienen en wat zij zelf aan salaris kunnen halen in het autovak?

Het komt er inderdaad wel ongeveer op neer, dat de opleiding achteraf moet proberen bij te brengen wat de ouders in de eerste dertien jaar hebben verknoeid.

Hoogachtend,
A. Baars.

De hartkwaal van de Anglia

De heer A. Baars te Montfort, die dit nevenstaande stuk inzond over de opleiding aan de technische scholen, voegde daaraan een bijdrage toe voor de van der Spek rubriek, waarvoor we hem van harte dankzeggen.

„De hartkwaal van de Anglia", waarvan in dit geval sprake is, had een zeer speciale, min of meer geniepige oorzaak en we zijn benieuwd of onze puzzelaars die oorzaak zullen kunnen vaststellen. Want makkelijk vindbaar is ze beslist niet.

We wensen de mannen van onze puzzelaarsbrigade van harte succes toe bij hun streven en danken de heer A. Baars gaarne voor deze bijdrage, waarvoor naar onze mening „De Twee Tientjes van Monteur van der Spek" hem terecht werden toegekend.

Wilt U, heren puzzelaars, — als altijd — weer uw diagnose tijdig doen toekomen aan het adres van onze technische redacteur de heerW. Fick, Wittenburgerweg 186 te Wassenaar.

Koolhaas Revers

Waar schuilde de oorzaak van de „hartkwaal" van de Anglia, type 1957

Onze abonnee, de heer Baars, schreef ons het hierna volgende:
„De bewuste Anglia, type 1957, had steeds haar verzorging gekregen en altijd braaf haar plicht gedaan. We waren ermee naar Frankrijk geweest en hadden al die 3800 kilometers zonder enige storing gereden. Voor die reis waren nieuwe onderbrekerpunten gemonteerd en het vervroegingsmechaniek was flink van colloïdaalgrafiet en olie voorzien. Met de 13-volts installatie hadden we, wat men noemt, een „lekkere klapvonk" van zeker 12 mm. Het benzineverbruik over de 3800 km lange vakantietrip, inclusief de bergtrajecten, bleek ruim 14,6 km per liter te zijn. Het motortje was dus wel gezond. Ongeveer een 1000 km na deze vakantiereis kregen we op het traject Den Haag-Utrecht een gebroken bovenste waterslang. We probeerden nog het dichtstbijzijnde tankstation te halen, maar gaven het spoedig op omdat we vreesden dat de motor toch te heet zou worden.
Gelukkig hielp een spoedig voorbij komende wegenwachter ons snel aan een nieuwe waterslang en konden we spoedig onze tocht naar Roermond voortzetten. Maar bij Vught was het ineens mis en weigerde de motor verder te trekken. Bij controle bleek er wel benzine in de vlotterkamer te zijn maar geen hoogspanningsvonk viel te bespeuren. Wel vonkten de onderbrekerpunten hevig, maar er kwam geen hoogspanningsvonk uit de bobine. Een andere condensator werd ingezet, maar zonder resultaat. Dus toen een andere bobine, evenmin zonder enig resultaat. De onderbrekerpunten werden nog wat gezuiverd en jawel hoor, daarna wilde de motor aanslaan, al was de vonk dan ook geen 100 %. We gaven hem maar een paar keer flink wat handgas en het ging wel weer zo'n beetje. Dus reden we verder. Na 'n kilometer of vijf liep de zaak weer aardig goed en rolden we welgemoed verder, totdat het voorbij Best opnieuw mis ging. Ditmaal hielp in de inmiddels gevallen duisternis ook het „kietelen" van vorige malen niet meer en bleven we dus staan. Na een koude nacht liep ik naar Eindhoven om bij de Ford aldaar nog wat condensators te halen. Dat gelukte en ik kon met de bus naar Best terug. Daar begon weer het zelfde liedje — andere condensator erop. De derde deed het gelukkig en we reden weer verder, maar na twee kilometer was het alweer mis.
Gelukkig kwam er toen weer een wegenwachter voorbij en die begon het zelfde weer te doen als ik al zo lang had gedaan. Hij had geluk en kreeg de zaak opnieuw aan het draaien. Wij trokken weer verder en ditmaal bereikten we zonder verdere storing Roermond. De volgende dag moesten we naar Maastricht, bij een temperatuur van om en nabij het vriespunt en met een gemeen koude wind. Bij Susteren zuchtte de Anglia eens diep en stopte. Gelukkig deed de trouwe reiskameraad dit voor een Garagebedrijf langs de Rijksweg, zodat ik ditmaal daar maar eens aanklopte. Nadat ik de ziekteverschijnselen uitvoerig had verteld, ontdekte ik daar —— zeer tot mijn genoegen — Monteur van der Spek, die toevallig voor een zakelijk bezoek aanwezig was en die het verhaal over de vreemde hartkwaal van onze Anglia direct vol interesse mede aanhoorde. Op zijn aanraden haalde men tenslotte het hele onderbrekershuis eraf om de oorzaak van dit vreemde gedrag nu eens eindelijk definitief vast te stellen.
En het was natuurlijk weer de grote man Van der Spek zelf, die uiteindelijk „het Lek" vond, een prestatie die te indrukwekkender was, omdat — zoals dat heet — „het ongeluk opnieuw weer eens in 'n klein hoekje" zat. „Ziedaar" zei Van der Spek „daar zit de oorzaak van alle ellende" en hij wees naar een bepaalde plaats.
Maar weet **U** waar hij op wees en wat hij ontdekt had? Als U dat denkt, stuur dan — als steeds — zo spoedig mogelijk Uw diagnose in aan het bekende adres: W. Fick, Wittenburgerweg 186 te Wassenaar. We zijn benieuwd!

Koolhaas Revers.

Oplossing Monteur van der Spek puzzel meinummer

De Matchless snelheidsmeter trouble

De puzzel welke de heer A. van Hespen ons zond had weliswaar wel betrekking op een van die beroemde Matchless stoomfietsen met hun telescope voorwielvering waar we allemaal zo op verkikkerd waren en leek dat ietwat uit de tijd, maar van deze machines lopen er nog. Nu zat de eigenaar met het geval van een km-teller die prachtig werkte op de nieuwe aandrijving, maar voor de snelheidsmeter niet. Dat de nieuwe wormaandrijving de andere kant opdraaide drong derhalve niet direct tot de eigenaar door.

De km-teller wordt n.l. met een krukje en een palletje aangedreven en trekt zich van de rij- of draairichting niets aan, de snelheidsmeter wel door zijn magnetische systeem.
De heer B. Kooistra te Surhuisterveen en de heer W. H. Langedijk te Enkhuizen sloegen de spijker (weer) op zijn kop. Hulde.
Onze dank aan de heer van Hespen voor zijn typische v. d. Spek-puzzel uit naam van alle A. en M.T.-lezers en speciaal de puzzelaars.

Nagekomen goede oplossingen van de Morris Dieselpuzzel. Het lekke membraan in de opvoerpomp van de Morris 1,5 l Diesel motor werd als fout aangewezen daar de h.h. P. C. de Groot te Zoetermeer en J. C. Barentsen te Serooskerke.

W. F.

brieken die motoren maken en die aan Nederlandse (en andere) fabrieken leveren zoals Anker. Het is al evenzeer moeilijk na te gaan welk percentage onderdelen van die in eigen land gemaakte motoren uit eigen land afkomstig zijn en indien dat al het geval is, waar die materialen vandaan komen. Deze internationale kant van het bromfietsprobleem spreekt ook op andere wijze: binnen de E.E.G. zijn er grote verschillen ten aanzien van de vraag wat nu een bromfiets is of niet. Momenteel hebben er besprekingen plaats in Brussel over de wenselijkheid om de verplichting tot het hebben van pedalen te doen vervallen, waardoor de bromfiets dus eigenlijk geen bromfiets meer is, maar een motorfiets. Waar Frankrijk en Nederland, landen met de grootste bromfietsdichtheid, zich hiertegen verzetten, zullen de pedalen dus wel gehandhaafd blijven. Hun idee van de bromfiets is, dat een bromfiets alleen een brom„fiets" is, als deze een per constructie beperkte snelheid hebben en voorzien zijn van pedalen. Voor toeristisch verkeer per bromfiets op internationale schaal, dat de moderne bromfiets juist mogelijk maakt, is een eenheid van wetgeving beslist noodzakelijk. De auto heeft het in dit opzicht heel wat gemakkelijker, zeker in Europees verband. Ook daar is een sociaal aspect aan, want de bromfiets wordt voor meer dan zestig procent utilitair gebruikt. Op het gebied van het personenvervoer neemt de bromfiets met 12 % in ons land een grotere plaats in dan tram en trein samen; alleen de autobus wint het nog van beiden.

Men kan wel aannemen dat de bromfiets een nog grotere rol zal gaan spelen in het personenvervoer naarmate het openbaar vervoer duurder wordt. De Nederlandse bromfiets heeft zich namelijk ondanks alle belastingen- en loonsverhogingen uitstekend weten te handhaven op een aanvaardbaar prijspeil, dan zij rationalisatie van de produktie en een betere instelling op serieproduktie. Dat „brommen" een „centenkwestie" is, per km gemeten, opent ook grote perspectieven voor de jeugd, die met weinig geld motorisch mobiel kan worden en dat ook beslist niet nalaat. Het feit dat zoveel jonge mensen met krantenbezorgen en ander bijwerk zelf geld verdienen schept op zich zelf al een hele bromfietsmarkt, want men mag eerder brommen dan autorijden. Speciaal voor Nederland geldt ook nog dat die tweede auto voor de huisvrouw vervangen wordt door een boodschappenbrommer, die men makkelijker kwijt kan raken in winkelcentra.

Het snel stijgend percentage vrouwelijke bromfietsers (in enkele jaren van 15 op 26 %) bewijst wel de juistheid van deze stelling. Natuurlijk is de wetgever wel voor een probleem gesteld door het snel stijgend aantal bromfietsers, maar aan de andere kant heeft de wetgever de bromfiets ook verheven tot een zekere status. Bromfietsrijdend Nederland kan daar alleen maar verheugd over zijn. Deze gemotoriseerde tweewieler is voorbestemd een steeds groeiende factor in ons dichtbevolkt land te blijven. Technisch is de Nederlandse en de in Nederland toegelaten bromfiets een veilig en betrouwbaar vervoermiddel, waar het RAI-TNO-Instituut borg voor staat. Op het gebied van de recreatie wordt veel gedaan om het gebruik van de bromfiets mogelijk te maken in het kader van het streven „Mensen op Zondag". „Op twee wielen blijft men jong" enz. En dat is geen lege leuze. En daarmee komt een wens van de Nederlandse bromfietsindustrie zeer nabij. Men heeft eens geschreven: de Nederlander wordt op de fiets geboren en bereikt zijn laatste rustplaats per auto. Maar wij zouden daar aan willen toevoegen dat hij in die tussentijd in zeer veel gevallen een geestdriftige bromfietser is!

Monteur van der Spek vindt „Het Lek"

De puzzel voor de Van der Spek rubriek van deze maand juli werd ons ditmaal toegezonden uit Ede. We ontvingen haar van onze abonnee de heer H. van Roekel en zijn hem voor zijn inzending heel dankbaar, want ze berust op een ervaring uit de praktijk van alle dag, die altijd weer andere dingen brengt, dan de normale defecten-gevallen uit „het boekje". Daarom juist zijn de inzendingen uit de praktijk-ervaringen in de werkplaats, die in deze rubriek worden opgenomen, zo leerzaam en doen ze onze Van der Spek-rubriek bij onze lezers zozeer in trek zijn.
De puzzel, die de heer Van Roekel onze puzzelaars voorschotelt is een heel aardige en — om bepaalde redenen — ook zeer actueel, zodat we hem met veel genoegen en met een woord van dank er bij

„De Twee Tientjes van Monteur van der Spek"

zullen doen toekomen.
En nu heren puzzelaars, is het woord aan U. Zo heel gemakkelijk te ontdekken zal „het Lek" ook ditmaal wel niet voor U zijn. Maar we weten het — onze heren puzzelenthousiasten „zijn niet bang", integendeel ze toonden al menigmaal dat ze niet gauw „voor één gat te vangen zijn". En ze zullen zich ook ditmaal — naar we verwachten — niet gauw gewonnen geven.
Vooruit dus maar mijne heren — zet hem op, val aan! De resultaten die deze aanval zal opleveren, zien we vol belangstelling tegemoet. En u weet het, zodra u meent dat ook u „het Lek" heeft gevonden, zendt dan alstublieft zo snel mogelijk uw oplossing in aan het adres van onze technische Redacteur, de heer W. Fick, Wittenburgerweg 186, Wassenaar.

Koolhaas Revers.

Wie kan het geheim ontsluieren van de oorzaak van het niet meer normaal stationair willen lopen van de motor van de Morris MG 1100, na een ontvangen onderhoudsbeurt?

De heer Van Roekel schreef ons uit Ede:

„Op een goede middag bracht een klant zijn wagen, een MG 1100, bouwjaar 1966 voor een onderhoudsbeurt in ons bedrijf. Het was op dat tijdstip al te laat om diezelfde middag die onderhoudsbeurt nog af te werken, maar aangezien de motor nog warm was, werd besloten de olie maar vast af te tappen en te verversen en het oliefilter te vernieuwen. De volgende morgen werd deze onderhoudsbeurt afgemaakt. De kleppen werden gesteld, de ontsteking nagezien en afgesteld, de carburateur schoongemaakt en bijgeregeld, kortom alles werd gedaan, wat bij zo'n beurt pleegt te geschieden. Nadat dit had plaats gehad werd de motor gestart en reageerde onmiddellijk. Dat alles verliep vlot volgens programma, maar daarna kwam de moeilijkheid. Want het bleek dat de Morris MG motor niet normaal stationair wilde draaien. Wanneer we iets gas gaven liep hij weliswaar vrij behoorlijk, maar zodra het gas werd losgelaten, sloeg hij na enkele tellen af. Wij togen onmiddellijk aan de arbeid. De carburateur-afstelling werd weer gecontroleerd, de ontsteking en alles wat verder daarvoor in aanmerking kwam. De zuigers van de dubbele SU carburateur gedroegen zich vlot en zonder haperen, de carter-ventilatieklep werd gecontroleerd en bleek goed te werken en de olievuldop was — en zat goed. Maar toch wilde deze Morriskrachtbron niet stationair lopen. Het begon een echt puzzelgeval te worden en het zag er naar uit, alsof de oplossing heel moeilijk zou zijn te vinden. Maar het bekende „onsje geluk", dat nu eenmaal onmisbaar is, altijd en overal in het Leven van ieder mensenkind kwam ook ditmaal eensklaps te hulp. Het verscheen ten tonele in de vorm van Monteur van der Spek, die een bezoek aan onze zaak kwam brengen en die — hoe kon het ook anders? — zich direct heel erg voor dit mysterieuze geval interesseerde.

Hij bekeek de Morris van alle kanten, boog zich over de motorkap, keek eens oplettend naar de achterzijde van de motor en zei toen met een glimlach „ergens" op wijzend: monteer **dat** maar eens goed, daarna zal de motor wel weer goed stationair draaien". En hij had gelijk en blijkbaar opnieuw weer eens „het Lek" gevonden. Want toen we zijn raad hadden opgevolgd, toen bleek de motor ineens weer behoorlijk stationair te willen lopen en.... bleef dit ook doen. Maar weet U, waarom die motor nu eensklaps weer van zijn malle kuren was verlost? Als dat het geval is en ook U meent „het Lek" te hebben gevonden, dan houden we ons bij de Redactie — als altijd — gaarne voor de toezending van uw oplossing aanbevolen.

En U weet het al van vorige keren, zodra U meent de puzzel goed te hebben opgelost, alstublieft uw oplossing zo spoedig mogelijk inzenden aan het bekende adres: **de heer W. Fick - Wittenburgerweg 186 - Wassenaar.**

Als altijd bij voorbaat onze hartelijke dank voor de medewerking.

Koolhaas Revers.

De Anglia met zijn „hartkwaal"

Het verhaal dat de heer Baars te Montfoort ons deed was ongetwijfeld een interessante story, ware het niet dat reizen op die manier zelfs voor een autotechnicus hoogst vervelend wordt. Weinigen hebben naar de pen gegrepen en het zinnetje in het begin van het verhaal, inhoudende dat het vervroegingsmechanisme flink van colloïdaalgrafiet en olie was voorzien, maakte geen „slapende honden" wakker.

Het was inderdaad 'n heel klein hoekje waarin het ongeluk schuilde. In het doorvoerisolatiebusje in de omtrek van het onderbrekerhuis zat een heel fijn haarscheurtje waarin zich enig grafiet had genesteld. Hierdoor ontstond een lekstroom. Doordat de onderbrekerpunten zo goed vonkten en de hoogspanningsvonk zo zwak was, dacht ieder een aan.... de carburator. Het haarscheurtje was alleen met een loep te zien. Ford had dit onderdeeltje niet in voorraad, maar het gat in het huis werd geruimd en er paste al gauw een perkinaz isolatieblokje in met 2 mm randdikte waarna we nimmer meer last hebben gehad.

Er kwam een inzending van een lezer uit Albertsländ (Denemarken). De heer W. Zelders schreef: Welja, flink inzepen met grafiet en dan het met textiel omwonden condensatorleidinkje. De textiel zuigt het grafiet op. Tabé condensatorstroom.

Naar onze bescheiden mening heeft onze v. d. Spek-puzzelaar in Denemarken het varkentje praktisch evengoed gewassen als Van der Spek. Hulde!

De heer J. Rijsdijk te Geldrop stelde dezelfde diagnose en dit werd ook gepresteerd door de heer N. J. Dougelmans te Den Haag. Onze hulde mede uit naam van de andere puzzelaars en de heer Baars onze dank voor zijn inzending.

W. F.