

GRAND DÉTAILLANT OU PETIT GROSSISTE

Entretien avec Marcel van de Ven, propriétaire de Van de Ven Onderdelen Verkoop en Reparatie

9 juin 2016

Texte : Cok van de Heuvel, Photos : Wout Meppelink. Source : BROMFIETS



Dans la zone industrielle de Sevenum, on ne trouve pas d'énormes panneaux indiquant « Solex Enterprise Limited » ou quelque chose du genre. Sevenum n'est pas une métropole, et la zone industrielle est donc modeste. Pourtant, nous ne nous sommes certainement pas retrouvés dans une petite remise où un hippie sur le déclin, une fleur dans les cheveux, s'apprêtait à conquérir le monde avec une nouvelle membrane de sa fabrication. Marcel van de Ven (52 ans) commercialise des pièces détachées Solex de manière très professionnelle. Son offre est si belle et si complète qu'il ne nous manque presque plus qu'un Solex tout neuf à commander. Mais il n'en manque pas grand-chose. Dans la partie d'un bâtiment remarquable louée à un architecte, nous découvrons un magnifique mélange de passion pure et de talent commercial, grâce auquel, demain encore, les commerçants et les amateurs du célèbre « roue de moulin » pourront maintenir cette « mobylette » emblématique sur la route.

Marcel collectionnait déjà depuis environ cinq ans lorsqu'il a compté sa collection pour la première fois : il s'en est avéré qu'il en avait 96. C'est un peu beaucoup pour un hobby. Il était temps de rationaliser un peu, mais pas pour en faire moins. De formation, Marcel est boulanger et ses connaissances en matière de gestion d'une boulangerie lui sont aujourd'hui très utiles. Un boulanger gagne sa vie par toutes petites portions et uniquement en travaillant dur et longtemps. Il faut aussi avoir la tête bien à l'œuvre

(comprendre : la calculatrice). Le passe-temps est devenu un métier, mais la mégalomanie a toujours été et reste étrangère à cet entrepreneur assidu. Pourtant, cela aurait pu être une entreprise de grande envergure, car lorsque le Hongrois George Safar et son directeur Laski Kish se sont retrouvés dans une impasse avec leur usine Solex, Marcel et ses frères aînés Wil (59 ans) et Jan (64 ans) ont entamé des négociations sérieuses pour racheter l'ensemble de l'usine hongroise. À ce moment-là, 125 Solex étaient prêts à être expédiés vers l'Amérique. C'était en 2003 et il y avait pas mal de problèmes avec l'homologation. Tomos Nederland détenait les droits, mais le directeur Henk Buitter ne faisait pas d'obstacles.

Au cours des négociations, des désaccords sont apparus concernant le paiement, et le contrat a dû être renégocié à plusieurs reprises en raison de nouvelles exigences hongroises. Finalement, ces difficultés ont conduit les frères à rentrer aux Pays-Bas les mains vides.



Les achats portent sur des produits de taille moyenne



Cylindre flambant neuf avec un troisième orifice de rinçage. Le Solex (OTO et modèles plus récents) fonctionne mieux que jamais avec ce cylindre. Les segments de piston sont plus fins de 1,5 mm que les segments d'origine et sont équipés d'une goupille de verrouillage. Ces pistons sont de bonne qualité, contrairement aux précédents qui avaient tendance à se gripper. L'ensemble complet pour 100 euros, ce n'est pas cher du tout.

Acheter une petite usine ?

Il était impossible de négocier normalement avec cette entreprise hongroise. L'idée était de produire environ 5 000 unités par an, destinées à différents pays. Mais le propriétaire de l'usine n'avait pas une chose, mais en avait une autre : pas d'argent, mais de la fierté à revendre... Les négociations étaient au point mort, mais Safar savait pertinemment que ses enfants devaient toucher 400 000 euros, sans quoi rien ne se ferait. Il n'était donc pas question de transporter les machines aux Pays-Bas. Et y produire avec des fonds de roulement provenant des Pays-Bas ? Non, car alors « quelqu'un d'autre » serait aux commandes. Louer alors ? En faire un musée vivant ? Faire quoi que ce soit ? Pas

question ; de l'argent, et tout de suite, restait la réponse. C'est là que les frères van de Ven ont vraiment atteint leurs limites. Peu de temps après, l'entreprise hongroise a fait faillite et tous les moyens de production et les chaînes de montage ont été mis à la ferraille pour 18 000 euros (prix de la ferraille...).



Tu peux acheter un bon Solex à Sevenum. Il ne vend pas de camelote.



Un réservoir de recharge avec support est disponible en quantité limitée en stock au prix de 50,50 € HT



*« C'est justement ce genre de protection de moteur à 37,00 € HT qu'il te faut », dit Marcel.
« Elle protège ton réservoir et ton capot d'allumage, et en plus, c'est plus esthétique. »*

Curieusement, il a tout de même été possible d'acheter des pièces, dont les stocks étaient encore suffisants. La production de diverses pièces a également pu être relancée. La plupart des moules nécessaires à leur fabrication étaient encore disponibles. Mais l'ajout des améliorations conçues par les frères van de Ven eux-mêmes (comme sur le carter de la photo ci-dessous) n'a pas (encore ?) abouti. Une opération coûteuse, le prototype en plastique 3D présenté ici. (Note de la rédaction : quelques années plus tard, les carters améliorés pouvaient être achetés chez Marcel à un prix abordable.)

Les machines avaient disparu. Désormais, tout était à nouveau entièrement fait à la main, dans un autre endroit. Lors de l'achat des pièces, nous avons réussi à ne pas heurter la « fierté » du Hongrois tout en payant d'avance. L'exclusivité pour de nombreux pays a également été rapidement obtenue. Et là, ce « sens de l'honneur » joue à nouveau en notre faveur, car Safar et Kish s'y tiennent scrupuleusement jusqu'à aujourd'hui.



Ces guidons courbés sont très beaux ; la série précédente était trop épaisse.

À l'inverse, les directeurs d'usine tentent eux-mêmes de fabriquer des Solex complets, mais lorsque certaines pièces, comme les pistons, viennent à manquer, c'est justement Marcel qui les fait fabriquer. Il les ramène ensuite à ce qui reste de l'usine ; cinq personnes y travaillent encore, de temps à autre. C'est ainsi qu'un équilibre s'installe entre les Hollandais et les Hongrois. La fabrication de ces pièces, qui s'intensifie progressivement, se fait sous la direction de Van de Ven. Ce n'est désormais plus en Hongrie, mais en partie même chez eux, et ce sont les frères Wil, et surtout Jan, qui apprennent tout à Marcel. Tout comme à l'époque où ils n'étaient encore que des petits garçons...



Pour 15,25 € HT, votre Solex repose solidement sur une nouvelle béquille

Peu de Chine

Le fait que le plus grand pays du monde soit impliqué dans la production de pièces détachées est désormais devenu « monnaie courante ». Pourtant, la plupart des pièces Van de Ven Solex proviennent, en dehors de l'Inde (20 %), principalement d'Europe (les 80 % restants, donc). « Et en plus », raconte ce passionné, fabricant et réparateur enthousiaste, « j'achète encore régulièrement de jolis lots de pièces. Il y en a encore beaucoup en France, mais aussi tout simplement chez nous, aux Pays-Bas. Achetées, fabriquées et parfois améliorées chez moi : on peut pratiquement assembler un Solex « neuf » de A à Z.



En plus de la culasse améliorée à bougie centrale, un dispositif de levage du moteur en acier inoxydable, fabriqué en interne, a également été mis au point

Les cadres et les garde-boue constituent les éléments de finition, qui sont moins nombreux. C'est un peu la même chose pour les carters, et c'était là un exemple de sujet « pas encore abouti ». Après de nombreux travaux de dessin sur ordinateur, au cours desquels des améliorations discrètes avaient été prévues, il n'y avait, au moment de la rédaction de cet article, rien de plus qu'un carter prototype en plastique imprimé en 3D, qui ne répondait pas aux exigences. Comme cette pièce cruciale

ne tombe pas souvent en panne (le matériau moulé se désagrège en fait à cause de la saleté et du vieillissement), cela ne valait pas la peine à l'époque de continuer après les 10 000 euros déjà investis. (Rédaction : comme mentionné précédemment, c'est désormais chose faite et ils sont en vente chez Marcel).



Bielle légère améliorée. Grâce à sa nervure, elle est 25 % plus résistante

L'alésage des cylindres est en train de devenir un métier d'antan. Heureusement, Marcel n'est pas encore un petit vieillard ridé...

Retour aux sources

Entre-temps, une dame d'un certain âge vient déposer son Solex pour un petit entretien. Elle ne souhaite pas être prise en photo, mais cette « conversation client-concessionnaire » est d'une convivialité à l'ancienne et constitue en soi une expérience à vivre, presque comme une pièce de musée. Bien sûr, il y a une rangée de Solex dans le – d'accord, le showroom – avec un ovni : un Simplex équipé d'un Berini Ei, autrement dit un M 13. Il s'agit pour la plupart de modèles appartenant à des clients, mais il y en a aussi un à vendre. On est un magasin Solex ou on ne l'est pas. Une véritable Solex comme neuve coûte chez Marcel environ 2 000 euros hors TVA, ce qui nous semble en fait très raisonnable. À partir de deux mille euros, on a bien le droit d'être un peu exigeant. La Kreidler sur l'établi trahit également que Marcel s'y connaît vraiment en autre chose qu'en « Solex ». Il s'avère qu'il a un passé dans le motocross. Et dire qu'au départ, on pensait le taquiner en le mettant au défi de nous parler de Zündapp... Il s'avère qu'il possède même une rare Zündapp Janus « bubblecar » qui attend d'être restaurée dans l'entrepôt, au milieu des gros cartons de pièces détachées Solex.

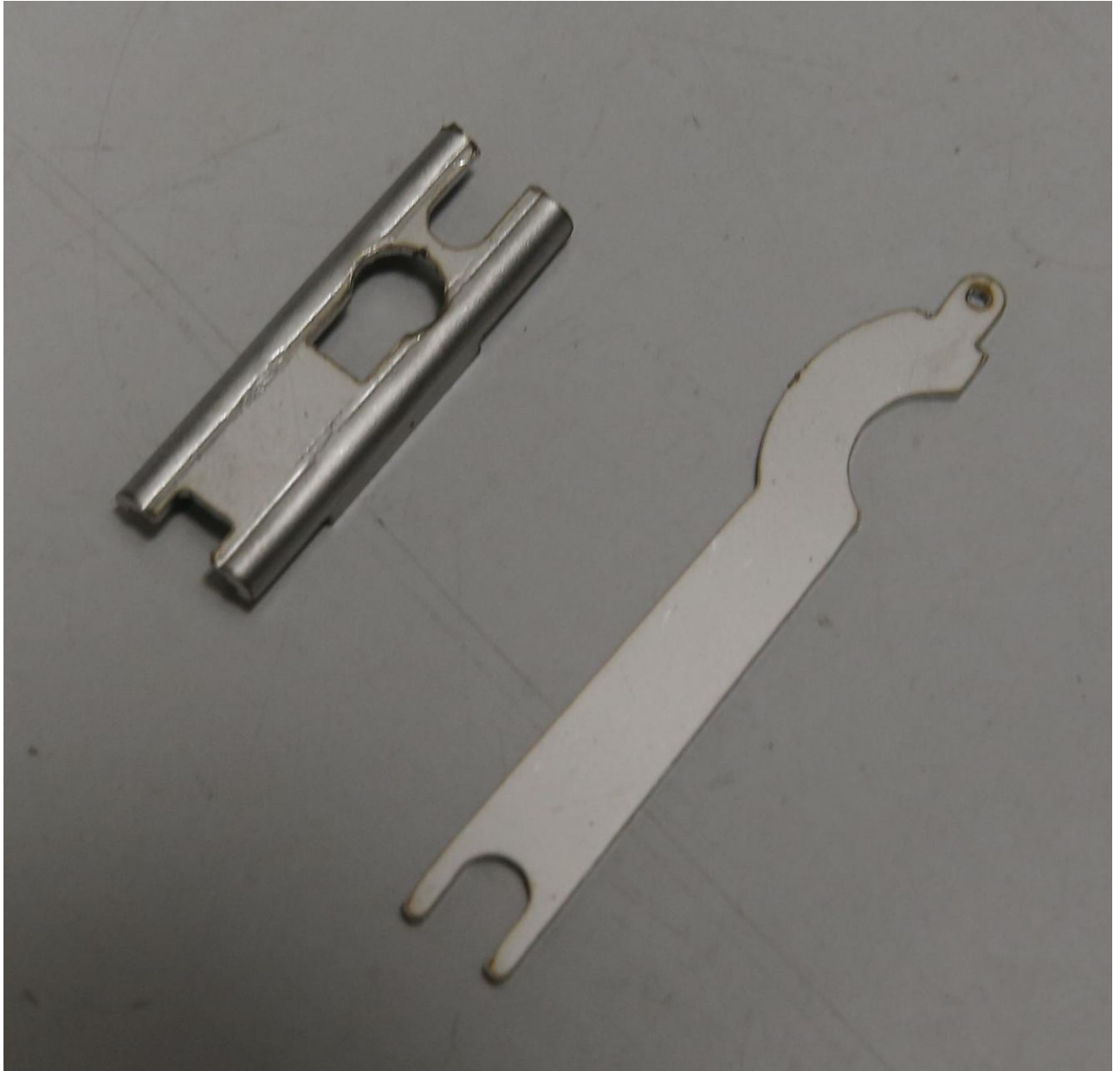


Le support de réservoir en acier inoxydable a été conçu en aplatissant d'abord une pièce brute, puis en usinant sa forme à la perfection à l'aide d'une machine CNC. Il suffit ensuite de « remettre en place » les angles pour obtenir un modèle en acier inoxydable.



Tapis de selle Oto disponibles dans toutes les couleurs à 24 € HT. Ils sont également disponibles pour le modèle 3800, au prix de 22 € HT.

Le commerce des pièces neuves ne cesse de croître et s'est depuis longtemps étendu à l'échelle mondiale. C'est pourquoi, dans un entrepôt adjacent, les notions d'« efficacité » et de « grande échelle » font doucement leur apparition. Un exemple particulièrement amusant en est le « paternoster » qui se trouve, comme par hasard, dans le magasin. On voit parfois ce genre de « carrousel » dans une pharmacie ou une bibliothèque. Chez Marcel, il est rempli de pièces détachées Solex.



Kit de réglage de soupapes en acier inoxydable. Pour 5,95 € HT, finis les soucis

Avenir

Dans cette histoire, il n'y a pas le moindre « mais », alors que d'un point de vue commercial, cela se justifie malheureusement si souvent. C'est une entreprise saine qui a de l'avenir. Les marges sont faibles, mais pas trop ; il s'entend bien avec ses concurrents (et leur fournit également des pièces. Parfois, il les redirige même tout simplement vers ses propres fournisseurs). Il en a les moyens, et ainsi, la restauration de ses mini-voitures (il y a aussi une Messerschmidt 200) finira bien par se concrétiser. Les qualités professionnelles sont au rendez-vous et le côté humain est également très présent à Sevenum. On a tout de suite encore plus envie d'un Solex quand on se retrouve sur la Helenaveenseweg à Sevenum (près de

Toverland). Alors quand un « Koffertje » a été proposé sur Marktplaats pour vraiment pas cher... C'est encore un modèle à « débrayage », sans embrayage à roue libre. Et est-ce qu'on peut dire qu'il est rapide ? Non. Ce moteur d'origine ira dans la vitrine, car nous avons aussi un exemplaire Oto qui ne roule pas. Marcel van de Ven aura sûrement de jolies petites pièces pour celui-là...



Des petits huit flambant neufs venus de France. « 42 euros », précise le vendeur...

Information:

<https://www.solex-onderdelen-limburg.nl/nl/>
<https://www.solex-onderdelen-limburg.nl/de/>
<https://www.solex-onderdelen-limburg.nl/en/>
<https://www.solex-onderdelen-limburg.nl/fr/>
<https://www.solex-onderdelen-limburg.nl/es/>
<https://www.solex-onderdelen-limburg.nl/pt/>
<https://www.solex-onderdelen-limburg.nl/da/>



Trottoir, parapluie, Rochefort. De quel pays venaient ces Solex, déjà...