

GRAN MINORISTA O PEQUEÑO MAYORISTA

Entrevista con Marcel van de Ven, propietario de Van de Ven Onderdelen Verkoop en Reparatie

9 de junio de 2016

Texto: Cok van de Heuvel, Fotos: Wout Meppelink. Publicado en: BROMFIETS



En el polígono industrial de Sevenum no hay vallas gigantes con el letrero «Solex Enterprise Limited» ni nada por el estilo. Sevenum no es una metrópolis, por lo que el polígono industrial también es modesto. Sin embargo, no acabamos en un cobertizo en el que un hippie entrado en años con una flor en el pelo se dispusiera a alegrar al mundo con una membrana casera de última generación. Marcel van de Ven (52) se dedica al comercio de recambios Solex de una manera muy profesional. Tan bonito y completo que casi podemos pedir una Solex nueva completa, pero no nos falta mucho. En la parte de un edificio emblemático alquilada a un arquitecto, encontramos una maravillosa mezcla de pura pasión y talento empresarial, gracias a la cual mañana también los comerciantes y aficionados a la famosa «rueda de araña» podrán mantener esta icónica «ciclomotor» en la carretera.

Marcel llevaba ya unos cinco años coleccionando cuando un día decidió contar su colección: resultaron ser 96. Demasiadas para ser solo un hobby. Era hora de racionalizar un poco, pero no de reducir el número. De profesión, Marcel es panadero, y sus conocimientos sobre cómo llevar una panadería le vienen ahora muy bien. Un panadero gana su dinero a pequeñas dosis y solo trabajando duro y durante muchas horas. Además, hay que tener la cabeza (léase: la calculadora) bien despierta. La afición se convirtió en una profesión, pero la megalomanía era y es ajena a este

emprendedor laborioso. Sin embargo, podría haber sido una empresa de gran envergadura, porque cuando el húngaro George Safar, junto con su gerente Laski Kish, se encontraron en un callejón sin salida con su fábrica de Solex, Marcel y sus hermanos mayores Wil (59) y Jan (64) entablaron negociaciones serias para la compra de toda la fábrica húngara. En ese momento había 125 Solex listas para su envío a América. Era el año 2003 y hubo muchos contratiempos con la homologación. Tomos Nederland tenía los derechos, pero el director Henk Buitter no puso trabas. Durante las negociaciones surgieron disputas sobre el pago, y el contrato se renegoció varias veces debido a nuevas exigencias húngaras. Al final, los problemas hicieron que los hermanos regresaran a los Países Bajos con las manos vacías.



Se compran productos de «tamaño mediano»



Cilindro totalmente nuevo con tercera válvula de purga. El Solex (OTO y modelos posteriores) funciona mejor que nunca con él. Los empaques de los pistones son 1,5 mm más finos que los originales y cuentan con un pasador de bloqueo. Estos pistones son de buena calidad, a diferencia de los anteriores, que se atascaban constantemente. El juego completo cuesta 100 euros, nada caro.

¿Comprar una pequeña fábrica?

No era posible negociar con la empresa húngara de la forma habitual. La idea era fabricar unas 5000 unidades al año, que se podrían exportar a distintos países. Sin embargo, al propietario de la fábrica le faltaba una cosa, pero tenía otra: no tenía dinero, pero sí orgullo a raudales... Las negociaciones se estancaron, pero Safar tenía muy claro que sus hijos debían recibir 400 000 euros y que, de lo contrario, el asunto no saldría adelante. Así que transportar las máquinas a los Países Bajos no era una opción. ¿Y producir allí con capital circulante procedente de los Países Bajos? No, entonces «otra persona» sería la jefa. ¿Alquilarla entonces? ¿Convertirla en un museo viviente? ¿Hacer algo en absoluto? Ni hablar; dinero, y ya, seguía siendo la respuesta. Entonces,

para los hermanos van de Ven, todo se detuvo por un momento. Poco tiempo después, la empresa húngara quebró y todos los medios de producción y las cadenas de montaje fueron desguazados por 18 000 euros (precio de la chatarra...).



En Sevenum puedes comprar una buena Solex. No vende chatarra.



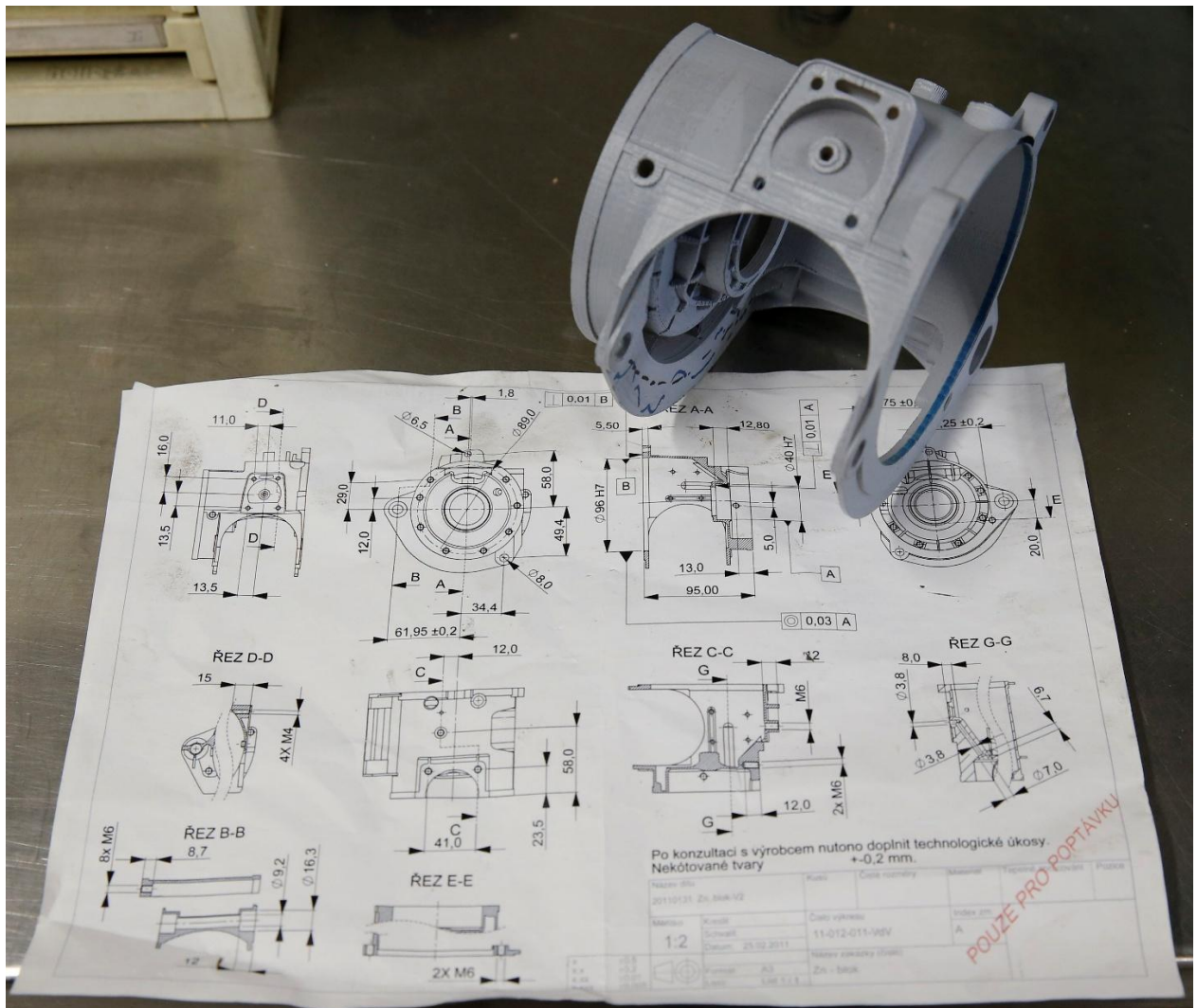
Hay un número limitado de depósitos de repuesto con soporte disponibles en stock por 50,50 € (IVA no incluido).



*«Es justo el tipo de protector de motor que necesitas, por 37,00 € sin IVA», dice Marcel.
«Protege el depósito y la tapa del encendido, y además queda más bonito».*

Por extraño que parezca, sí que se pudieron comprar las piezas, de las que aún quedaban suficientes en stock. También se pudo retomar la fabricación de varias piezas. La mayoría de los moldes para fabricarlos aún estaban disponibles. Pero añadir las mejoras diseñadas por los propios hermanos van de Ven (como en el cárter de la foto de abajo) no fue posible (¿todavía?). Una operación costosa, el prototipo de plástico en 3D que se muestra. (Redacción: en unos años, los cárteres mejorados se podían comprar a un precio asequible a Marcel).

Las máquinas habían desaparecido. A partir de entonces, todo volvió a ser trabajo manual, en otro lugar. Al comprar las piezas, se logró no herir el «orgullo» del húngaro y, aun así, pagar por adelantado. También se acordó rápidamente la exclusividad para muchos países. Y ahí es donde ese «sentido del honor» vuelve a funcionar de forma positiva, ya que Safar y Kish lo siguen respetando a la perfección hasta el día de hoy.



Se elaboraron planos de los chasis, en los que se previeron mejoras invisibles.



Estos manillares curvados son muy bonitos; la serie anterior era demasiado gruesa.

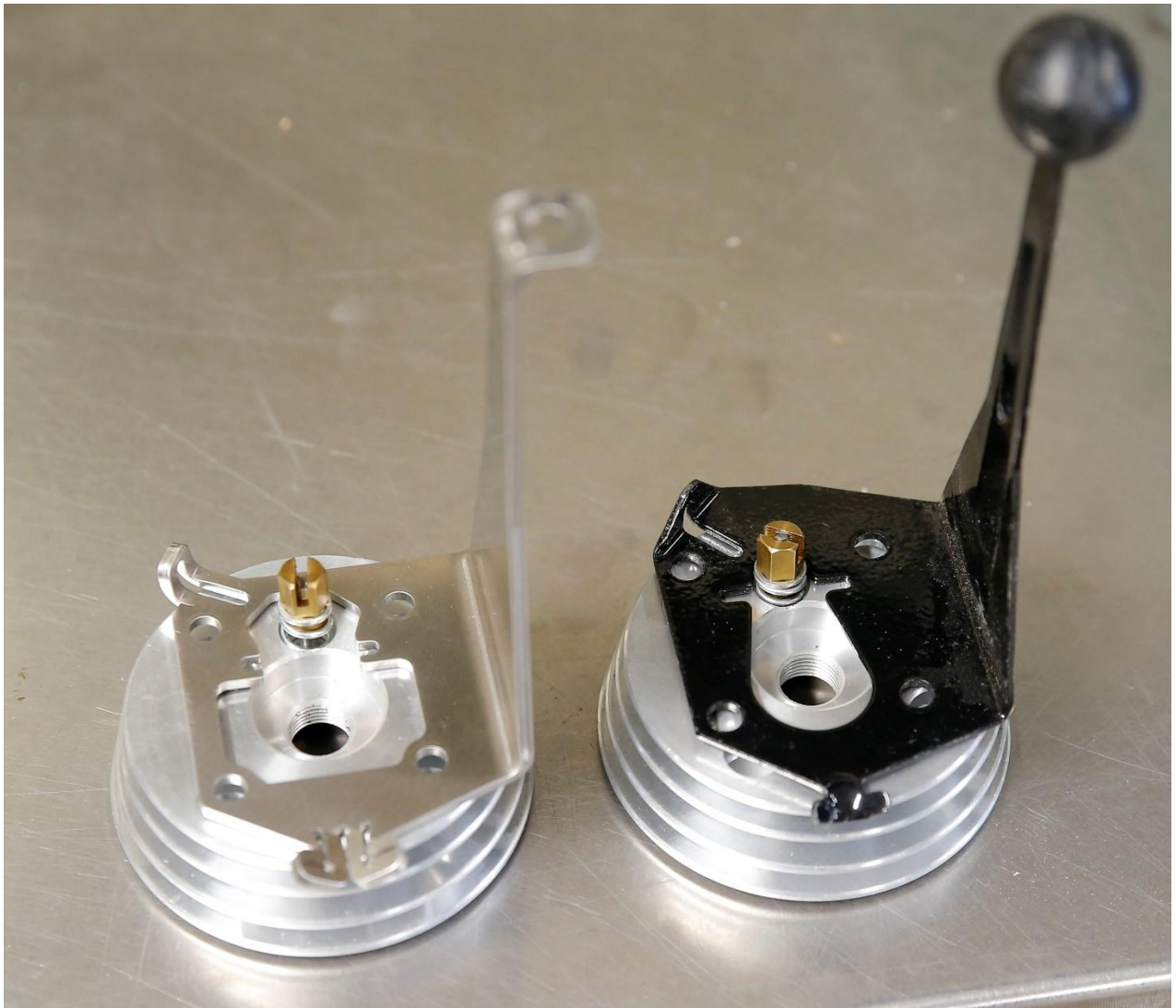
Por otro lado, los directores de la fábrica intentan fabricar ellos mismos Solex completos, pero cuando se agotan algunas piezas, como los pistones, es precisamente Marcel quien se encarga de fabricarlas. Las devuelve a lo que queda de la fábrica; allí siguen trabajando —de vez en cuando— cinco personas. Así se crea un equilibrio entre los holandeses y los húngaros. La fabricación propia de piezas se lleva a cabo, en una escala creciente, bajo la dirección de Van de Ven. Entretanto, ya no en Hungría, sino en parte incluso en casa, donde son los hermanos Wil y, sobre todo, Jan quienes le enseñan de todo a Marcel. Igual que cuando aún eran niños pequeños...



Por 15,25 € (IVA no incluido), tu Solex quedará bien sujeto en un nuevo caballete

Poco de China

Que el país más grande del mundo participe en la fabricación de piezas se ha convertido ya en algo «habitual». Sin embargo, la mayoría de las piezas de Van de Ven Solex, aparte de las procedentes de la India (el 20 %), provienen principalmente de Europa (el 80 % restante, por tanto). «Y además —cuenta este apasionado y entusiasta aficionado, fabricante y reparador—, sigo comprando regularmente lotes interesantes. En Francia aún hay mucho, pero también aquí, en nuestra «propia Holanda». Comprados, fabricados y, a veces, mejorados en casa: se puede montar prácticamente una Solex «nueva».



Junto con la culata mejorada con bujía central, también se ha desarrollado un elevador de motor de acero inoxidable de fabricación propia

Los bastidores y los guardabarros son los elementos finales, que están menos densamente distribuidos. Con los cárteres ocurre algo parecido, y este era un ejemplo de un tema «que aún no ha salido bien». Tras mucho trabajo de diseño en el ordenador, en el que se planificaron mejoras discretas, en el momento de escribir este artículo no había nada más que un cárter de prueba de plástico impreso en 3D, que no cumplía los requisitos. Dado que esta pieza crucial no se rompe a menudo (el material de fundición se desintegra en realidad por la suciedad y el envejecimiento), en aquel momento no merecía la pena seguir adelante tras los 10 000 euros que ya se habían invertido. (Redacción: como se ha dicho antes, esto ya se ha hecho y están a la venta en Marcel).



Biela ligera mejorada. Gracias a la nervadura, es un 25 % más resistente.



El escariado de cilindros se está convirtiendo en un oficio antiguo. Por suerte, Marcel aún no es un anciano arrugado...

De vuelta a la realidad

Mientras tanto, una señora mayor se acerca a traer su Solex para una pequeña revisión. No quiere que le hagan fotos, pero la «conversación entre cliente y concesionario» es de una cordialidad a la antigua usanza y, en sí misma, casi una pieza de museo que merece la pena vivir. Por supuesto, hay una fila de Solex en la —vale, sala de exposición— con un bicho raro entre ellos: una Simplex con Berini Ei, es decir, una M 13. En su mayoría son ejemplares de clientes, pero también hay uno a la venta. O eres una tienda de Solex o no lo eres. Una Solex auténtica prácticamente nueva cuesta en la tienda de Marcel unos 2000 euros sin IVA, y la verdad es que nos parece bastante razonable. A partir de dos mil euros, ya puedes permitirte ser un poco exigente. La Kreidler que hay en el banco de trabajo también delata que Marcel realmente sabe de muchas más cosas que solo «Solex». Resulta que tiene un pasado en el motocross. Y pensar que antes pensábamos en tomarnos una broma con él retándole a que nos hablara de Zündapp... Resulta que incluso tiene una rara Zündapp Janus «bubblecar» que está en el almacén, entre las grandes cajas de recambios de Solex, esperando a ser restaurada.



El soporte para el depósito de acero inoxidable se diseñó a partir de una pieza plana original, a la que se le dio la forma perfecta mediante mecanizado CNC. Basta con «reajustar» las esquinas y ya tienes una pieza de acero inoxidable.



Mantas de silla Oto en todos los colores por 24 €, IVA no incluido. También están disponibles para el modelo 3800, por 22 €, IVA no incluido.

El comercio de piezas nuevas crece de forma constante y hace tiempo que se ha extendido por todo el mundo. Por eso, en un almacén contiguo empiezan a surgir, con cautela, los conceptos de «eficiencia» y «a gran escala». Un ejemplo francamente divertido de ello es el «paternóster» que vuelve a estar en la tienda. En una farmacia o una biblioteca se ve a veces una de esas «vitrinas giratorias». En casa de Marcel está llena de piezas de Solex.



Juego de ajustadores de válvulas de acero inoxidable. Por 5,95 € (IVA no incluido), se acabaron los problemas.

Futuro

En esta historia no hay ningún «pero», aunque, desde un punto de vista empresarial, lamentablemente eso suele estar justificado. Se trata de una empresa sólida con futuro. Los márgenes son ajustados, pero no demasiado; se lleva bien con sus competidores (y también les suministra. A veces incluso los remite directamente a sus propios proveedores). Se gana bien la vida, y así podrá llevar a cabo la restauración de sus minicoches (también tiene un Messerschmidt 200). Las cualidades empresariales están más que bien y también el lado humano está muy presente en Sevenum. Te entran aún más ganas de tener un Solex cuando llegas a la Helenaveenseweg en Sevenum (cerca de Toverland). Así que cuando en Marktplaats se ofrecía un Koffertje por muy poco...

Todavía es un «deslizador», sin embrague de rueda libre. ¿Y que si es rápido? Noooo. Ese motor original puede ir a la vitrina, porque también tenemos un ejemplar Oto que no funciona. Seguro que Marcel van de Ven tendrá algunas cositas chulas para él...



Bicicletas de ocho velocidades recién salidas de fábrica, procedentes de Francia. «42 eurotitos», sin IVA, dice el vendedor...

Información:

<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 qué país eran esos Solex, ya me lo había olvidado...