

## GROSSER EINZELHANDEL ODER KLEINER GROSSHANDEL

*Interview mit Marcel van de Ven, Inhaber von Van de Ven Onderdelen Verkoop en Reparatie*

**9. Juni 2016**

Text: Cok van de Heuvel , Fotos: Wout Meppelink. Aus: BROMFIETS



*Auf dem Gewerbegebiet in Sevenum stehen keine riesigen Schilder mit der Aufschrift „Solex Enterprise Limited“ oder ähnlichem. Sevenum ist keine Weltstadt, und so ist auch das Gewerbegebiet eher bescheiden. Dennoch landeten wir keineswegs in einer kleinen Scheune, in der ein alter Hippy mit einer Blume im Haar die Welt mit einer selbstgebauten neuen Membran beglücken wollte. Marcel van de Ven (52) betreibt auf sehr professionelle Weise einen Handel mit Solex-Ersatzteilen. So schön und umfangreich, dass wir fast schon ein komplettes neues Solex bestellen könnten. Aber es fehlt nicht viel. In dem von einem Architekten gemieteten Teil eines markanten Gebäudes finden wir eine wunderbare Mischung aus purer Leidenschaft und unternehmerischem Talent, dank der auch morgen noch Händler und Liebhaber des berühmten „Spinnenrades“ dieses ikonische „Moped“ auf der Straße halten können.*

Marcel sammelte schon seit etwa fünf Jahren Höllen, als er einmal seine Sammlung zählte: Es waren 96 Stück. Etwas viel für ein Hobby. Zeit für eine kleine Straffung, aber nicht, um weniger zu machen. Von Haus aus ist Marcel Bäcker, und das Wissen über die Führung einer Bäckerei kommt ihm jetzt sehr gelegen. Ein Bäcker verdient sein Geld in ganz kleinen Portionen und auch nur durch harte und lange Arbeit. Dabei muss man

auch den Kopf (sprich: den Taschenrechner) gut im Spiel behalten. Das Hobby wurde zum Beruf, aber Größenwahn war und ist diesem fleißigen Unternehmer fremd. Dennoch hätte es ein großes Unternehmen werden können, denn als der Ungar George Safar zusammen mit seinem Geschäftsführer Laski Kish mit ihrer Solex-Fabrik in Schwierigkeiten geriet, verhandelten Marcel und seine älteren Brüder Wil (59) und Jan (64) ernsthaft über den Kauf der gesamten ungarischen Fabrik. Zu diesem Zeitpunkt standen 125 Solex-Motorräder bereit für den Versand nach Amerika. Es war das Jahr 2003, und es gab jede Menge Probleme mit der Typgenehmigung. Tomos Nederland besaß die Rechte, aber Geschäftsführer Henk Buiten stellte sich nicht quer.

Während der Verhandlungen kam es zu Streitigkeiten über die Bezahlung, der Vertrag wurde mehrmals neu ausgehandelt, da neue ungarische Forderungen aufkamen. Letztendlich führten die Schwierigkeiten doch dazu, dass die Brüder mit leeren Händen in die Niederlande zurückkehrten.



*Es wird „mittelgroß“ eingekauft*



*Brandneuer Zylinder mit drittem Spülkanal. Der Solex (OTO und jünger) läuft damit besser denn je. Die Kolbenringe sind mit 1,5 mm dünner als das Original und verfügen über einen Sicherungsstift. Diese Kolben sind – nachdem frühere Modelle immer wieder festgefressen sind – von guter Qualität. Der gesamte Satz für 100 Euro, gar nicht zu teuer*

### **Eine kleine Fabrik kaufen?**

Mit dem ungarischen Unternehmen ließ sich nicht auf normale Weise verhandeln. Man hatte vor, etwa 5000 Einheiten pro Jahr herzustellen, die in verschiedene Länder geliefert werden sollten. Dem Fabrikbesitzer fehlte jedoch das eine, dafür hatte er etwas anderes: kein Geld, dafür aber Stolz im Überfluss ... Die Verhandlungen kamen zum Stillstand, aber Safar wusste ganz genau, dass seine Kinder vierhunderttausend Euro bekommen mussten und dass sonst nichts zustande kommen würde. Maschinen in die Niederlande zu transportieren, kam also nicht in Frage. Und dort mit Betriebskapital aus den Niederlanden zu produzieren? Nein, dann wäre „jemand anderes“ der Chef. Mieten dann? Ein lebendes Museum daraus machen? Überhaupt irgendetwas? Nichts davon; Geld, und zwar sofort, blieb die Antwort. Da war für die Brüder van de Ven wirklich erst

einmal Schluss. Kurze Zeit später ging das ungarische Unternehmen in Konkurs und alle Produktionsmittel und Montagelinien wurden für 18.000 Euro (Schrottpreis...) verschrottet.



*In Sevenum kann man einen guten Solex kaufen. Er verkauft keinen Schrott.*



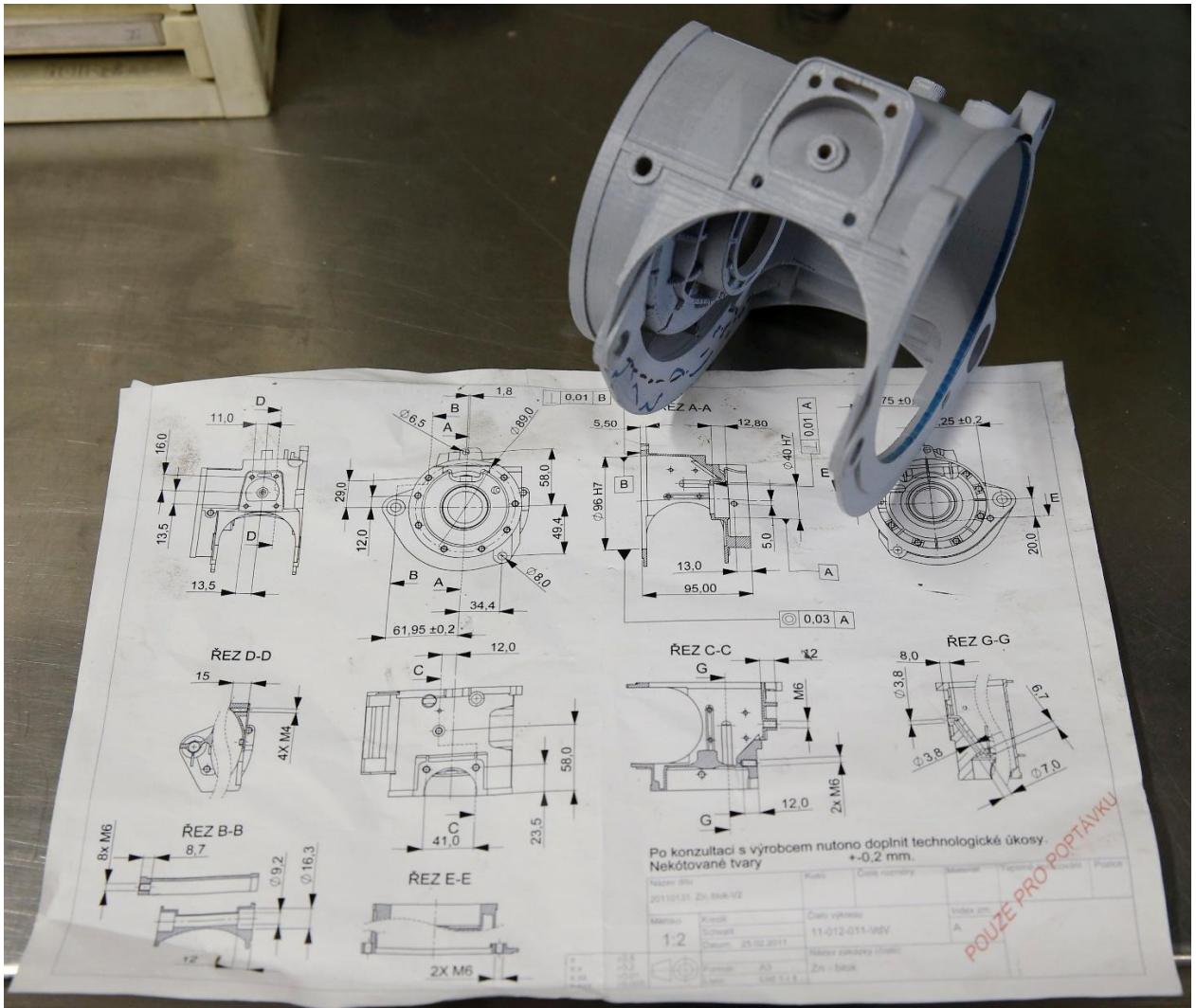
*Ein Reservetank mit Halterung ist in begrenzter Stückzahl ab Lager für 50,50 € zzgl. MwSt. erhältlich*



*„So einen Motorradbügel für 37,00 € zzgl. MwSt. muss man einfach haben“, sagt Marcel.  
„Der schützt deinen Tank und die Zündkappe und sieht dazu noch besser aus.“*

Seltsamerweise gelang es uns doch, Teile zu kaufen, von denen noch genügend auf Lager waren. Auch die Produktion verschiedener Teile konnte wieder aufgenommen werden. Die meisten Formen, um diese herzustellen, waren noch verfügbar. Aber das Einarbeiten von Verbesserungen, die die Brüder van de Ven selbst entworfen hatten (wie beim Kurbelgehäuse auf dem Foto unten), gelang (noch?) nicht. Eine teure Angelegenheit, der gezeigte 3D-Kunststoff-Prototyp. (Anmerkung der Redaktion: Innerhalb weniger Jahre konnten die verbesserten Kurbelgehäuse zu einem erschwinglichen Preis bei Marcel gekauft werden.)

Die Maschinen waren weg. Von nun an war es wieder reine Handarbeit, an einem anderen Ort. Beim Kauf der Teile gelang es, den „Stolz“ des Ungarn nicht zu verletzen und dennoch im Voraus zu bezahlen. Auch die Exklusivität für viele Länder war schnell geregelt. Und dann wirkt sich dieses „Ehrgefühl“ wieder positiv aus, denn daran halten sich Safar und Kish bis heute strikt.



Die Kurbelgehäuse wurden gezeichnet, wobei unsichtbare Verbesserungen eingeplant waren



*Diese gebogenen Lenker sind sehr schön; eine frühere Serie war zu dick*

Umgekehrt versuchen die Fabrikleiter selbst, komplette Solex-Motoren herzustellen, doch wenn bestimmte Teile, wie beispielsweise Kolben, knapp werden, lässt gerade Marcel diese anfertigen. Er liefert sie wieder an das zurück, was von der Fabrik übrig geblieben ist; dort arbeiten – gelegentlich – noch fünf Mann. So entsteht ein Gleichgewicht zwischen den Holländern und den Ungarn. Diese Eigenfertigung von Teilen findet in zunehmendem Maße unter der Leitung von Van de Ven statt. Inzwischen nicht mehr in Ungarn, sondern teilweise sogar im eigenen Haus, wobei es die Brüder Wil und vor allem Jan sind, die Marcel alles Mögliche beibringen. Genau wie damals, als sie noch kleine Jungs waren ...



*Für 15,25 € zzgl. MwSt. steht dein Solex sicher auf einem neuen Ständer*

### **Wenig China**

Dass das größte Land der Welt an der Herstellung von Ersatzteilen beteiligt ist, ist mittlerweile „ganz normal“ geworden. Dennoch stammen die meisten Van de Ven Solex-Ersatzteile – abgesehen von Indien (20 Prozent) – vor allem aus Europa (also die restlichen 80 Prozent

). „Und außerdem“, erzählt der engagierte und begeisterte Hobbybastler/Hersteller/Reparateur, „kaufe ich noch regelmäßig interessante Bestände auf. In Frankreich gibt es noch viel, aber auch ganz einfach in unseren ‚eigenen Niederlanden‘. Gekauft, hergestellt und manchmal im eigenen Haus verbessert: Man kann fast einen ganzen Solex ‚neu‘ zusammenbauen.



*Für den verbesserten Zylinderkopf mit zentraler Zündkerze wurde zudem ein im eigenen Haus gefertigter Motorheber aus Edelstahl entwickelt*

Rahmen und Kotflügel bilden die Endstücke, die weniger dicht angeordnet sind. Bei den Kurbelgehäusen ist das auch ein bisschen so, und dies war ein Beispiel für ein Thema, bei dem es „noch nicht geklappt hat“. Nach vielem Zeichnen am Computer, bei dem unauffällige Verbesserungen geplant waren, gab es zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Artikels noch nichts weiter als ein 3D-gedrucktes Kunststoff-Testgehäuse, das die Anforderungen nicht erfüllte. Da dieses entscheidende Bauteil nicht oft kaputtgeht (das Gussmaterial zerfällt eigentlich durch Verschmutzung und Alterung), lohnte es sich damals noch nicht, nach den bereits investierten 10.000 Euro weiterzumachen. (Anmerkung der Redaktion: Wie bereits erwähnt, ist dies mittlerweile geschehen und sie sind bei Marcel erhältlich).



*Verbesserte leichte Pleuelstange. Dank der Verstärkungsrippe ist sie 25 Prozent stabiler*



*Das Aufbohren von Zylindern wird langsam zu einem alten Handwerk. Zum Glück ist Marcel noch kein alter, runzliger Mann ...*

### **Zurück auf den Boden der Tatsachen**

In der Zwischenzeit bringt eine ältere Dame kurz ihre Solex zur Wartung vorbei. Sie möchte nicht fotografiert werden, aber das „Kunden-Händler-Gespräch“ ist auf altmodische Weise gemütlich und an sich schon fast ein Museumsstück, das man miterleben sollte. Natürlich steht eine Reihe von Solexen im – okay, Showroom – komplett mit einem Fremdkörper: einem Simplex mit Berini Ei, auch bekannt als M 13. Meistens sind es Kundenexemplare, aber es steht auch eines zum Verkauf. Entweder man ist ein Solex-Laden oder man ist es nicht. Ein echtes neuwertiges Solex kostet bei Marcel etwa 2000 Euro zzgl. MwSt., und das finden wir eigentlich gar nicht so teuer. Ab zweitausend Euro darf man ruhig ein paar Extras erwarten. Auch die Kreidler auf der Werkbank verrät, dass Marcel wirklich mehr versteht als nur „Solex“. Es stellt sich heraus, dass er eine Cross-Vergangenheit hat. Und dabei hatten wir vorher noch vor, ihn ein bisschen zu necken, indem wir ihn mit Fragen zu Zündapp herausforderten ... Es stellt sich heraus, dass er sogar einen seltenen Zündapp Janus „Bubblecar“ besitzt, der zwischen den Großverpackungen mit Solex-Ersatzteilen im Lager auf seine Restaurierung wartet.



*Die Tankhalterung aus Edelstahl wurde entwickelt, indem man das Original flachgedrückt und die Form perfekt per CNC-Fräsen bearbeitet hat. Die Ecken wieder „aufbiegen“ und schon hat man ein Exemplar aus Edelstahl.*



*Oto-Satteldecken in allen Farben für 24 € zzgl. MwSt. Für das Modell 3800 sind sie ebenfalls erhältlich, für 22 € zzgl. MwSt.*

Der Handel mit neuen Ersatzteilen nimmt stetig zu und ist längst weltweit verbreitet. Daher tauchen in einem angrenzenden Lagerhaus allmählich Begriffe wie „Effizienz“ und „großangelegt“ auf. Ein geradezu amüsantes Beispiel dafür ist der „Paternoster“, der tatsächlich im Laden steht. In einer Apotheke oder Bibliothek sieht man manchmal so einen „Karussellschrank“. Bei Marcel ist er voll mit Solex-Ersatzteilen.



*Ventilstellersatz aus Edelstahl. Für 5,95 € zzgl. MwSt. – nie wieder Probleme*

## **Zukunft**

In dieser Geschichte gibt es kein einziges „aber“, obwohl dies aus betriebswirtschaftlicher Sicht leider so oft gerechtfertigt ist. Dies ist ein gesundes Unternehmen mit Zukunft. Geringe Margen, aber nicht zu gering; er kommt gut mit Konkurrenten zurecht (und beliefert sie auch. Manchmal verweist er sie sogar einfach an seine eigenen Lieferanten weiter). Er kann davon leben, und so wird die Restaurierung seiner Mini-Autos (darunter auch ein Messerschmidt 200) bestimmt irgendwann mal über die Bühne gehen. Die geschäftlichen Qualitäten sind absolut in Ordnung, und auch die menschliche Seite ist in Sevenum reichlich vorhanden. Man bekommt ganz automatisch noch mehr Lust auf einen Solex, wenn man auf der Helenaveenseweg in Sevenum (ganz in der Nähe von Toverland) landet. Als also auf Marktplaats ein Koffertje

für wirklich wenig Geld angeboten wurde ... Es ist noch ein „Schleicher“, ohne Freilaufkupplung. Und ob man ihn nun als schnell bezeichnen kann? Nee. Der Originalmotor darf in die Vitrine, denn wir haben ja auch noch ein nicht fahrbereites Oto-Exemplar. Dafür wird Marcel van de Ven bestimmt ein paar nette Kleinigkeiten haben ...



*Brandneue Achtmafjes aus Frankreich. „42 Euro“, sagt der Verkäufer ...*

**Informationen:**

<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. Aus welchem Land kamen diese Solex-Mopeds noch mal.*

..