

GRANDE RETALHO OU PEQUENO GROSSO

Entrevista com Marcel van de Ven, proprietário da Van de Ven Onderdelen Verkoop en Reparatie

9 de junho de 2016

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



Na zona industrial de Sevenum não há painéis gigantes com a inscrição «Solex Enterprise Limited» nem nada do género. Sevenum não é uma metrópole e, por isso, o parque empresarial também é modesto. No entanto, não acabámos por entrar numa cabana onde um hippie envelhecido, com uma flor no cabelo, iria alegrar o mundo com uma nova membrana feita por ele próprio. Marcel van de Ven (52) comercializa peças Solex de forma muito profissional. Tão bem organizado e abrangente que quase podemos encomendar uma Solex inteira nova. Mas não falta muito. Na parte de um edifício marcante, alugada a um arquiteto, encontramos uma bela mistura de puro entusiasmo e talento empresarial, o que permite que, também amanhã, comerciantes e entusiastas da famosa «roda giratória» possam manter esta icónica «ciclomotora» na estrada.

O Marcel já colecionava infernos há cerca de cinco anos quando, certa vez, contou a sua coleção: eram 96. Um pouco demais para um hobby. Estava na hora de simplificar um pouco, mas não de diminuir o ritmo. Por formação, o Marcel é padeiro e os conhecimentos sobre a gestão de uma padaria vêm agora a calhar na perfeição. Um padeiro ganha o seu dinheiro em pequenas quantidades e apenas trabalhando muito e durante muito tempo. Além disso, é preciso manter a cabeça (leia-se: a calculadora) bem afiada. O passatempo tornou-se uma profissão, mas a mania de grandeza era e

continua a ser estranha a este empreendedor diligente. No entanto, poderia ter sido uma empresa de grande dimensão, pois quando o húngaro George Safar, juntamente com o seu diretor Laski Kish, se viram em dificuldades com a sua fábrica de Solex, Marcel e os seus irmãos mais velhos, Wil (59) e Jan (64), entraram em negociações sérias para a aquisição de toda a fábrica húngara. Naquele momento, havia 125 Solexes prontos para embarque para a América. Era 2003 e havia muitas complicações com a homologação. A Tomos Nederland detinha os direitos, mas o diretor Henk Buiter não colocou obstáculos.

Durante as negociações, surgiu uma disputa sobre o pagamento; o contrato foi renegociado várias vezes devido a novas exigências húngaras. No final, as complicações acabaram por fazer com que os irmãos regressassem aos Países Baixos de mãos vazias.



As compras são feitas em quantidades «médias»



Cilindro novinho em folha com terceira porta de bobina. O Solex (OTO e modelos mais recentes) funciona melhor do que nunca com ele. As juntas de pistão são 1,5 mm mais finas do que as originais e têm um pino de bloqueio. Estes pistões são de boa qualidade – depois de os anteriores ficarem sempre encravados. O conjunto completo por 100 euros, nada caro

Comprar uma pequena fábrica?

Não era possível negociar com a empresa húngara de forma normal. A ideia era fabricar cerca de 5000 unidades por ano, que poderiam ser enviadas para vários países. No entanto, o proprietário da fábrica não tinha uma coisa, mas tinha outra; não tinha dinheiro, mas tinha orgulho de sobra... As negociações estavam paralisadas, mas Safar sabia com certeza que os seus filhos tinham de receber 400 mil euros e que, caso contrário, nada se concretizaria. Portanto, transportar as máquinas para a Holanda estava fora de questão. E produzir lá com capital de giro proveniente da Holanda? Não, nesse caso «outra pessoa» seria quem mandava. Alugar, então? Transformá-lo num museu vivo? Fazer alguma coisa, pelo menos? Nada disso; dinheiro, e agora mesmo,

continuava a ser a resposta. Foi então que, para os irmãos van de Ven, tudo parou por um momento. Pouco tempo depois, a empresa húngara faliu e todos os meios de produção e linhas de montagem foram desmantelados por 18 000 euros (preço de sucata...).



Podes comprar uma boa Solex em Sevenum. Ele não vende porcaria



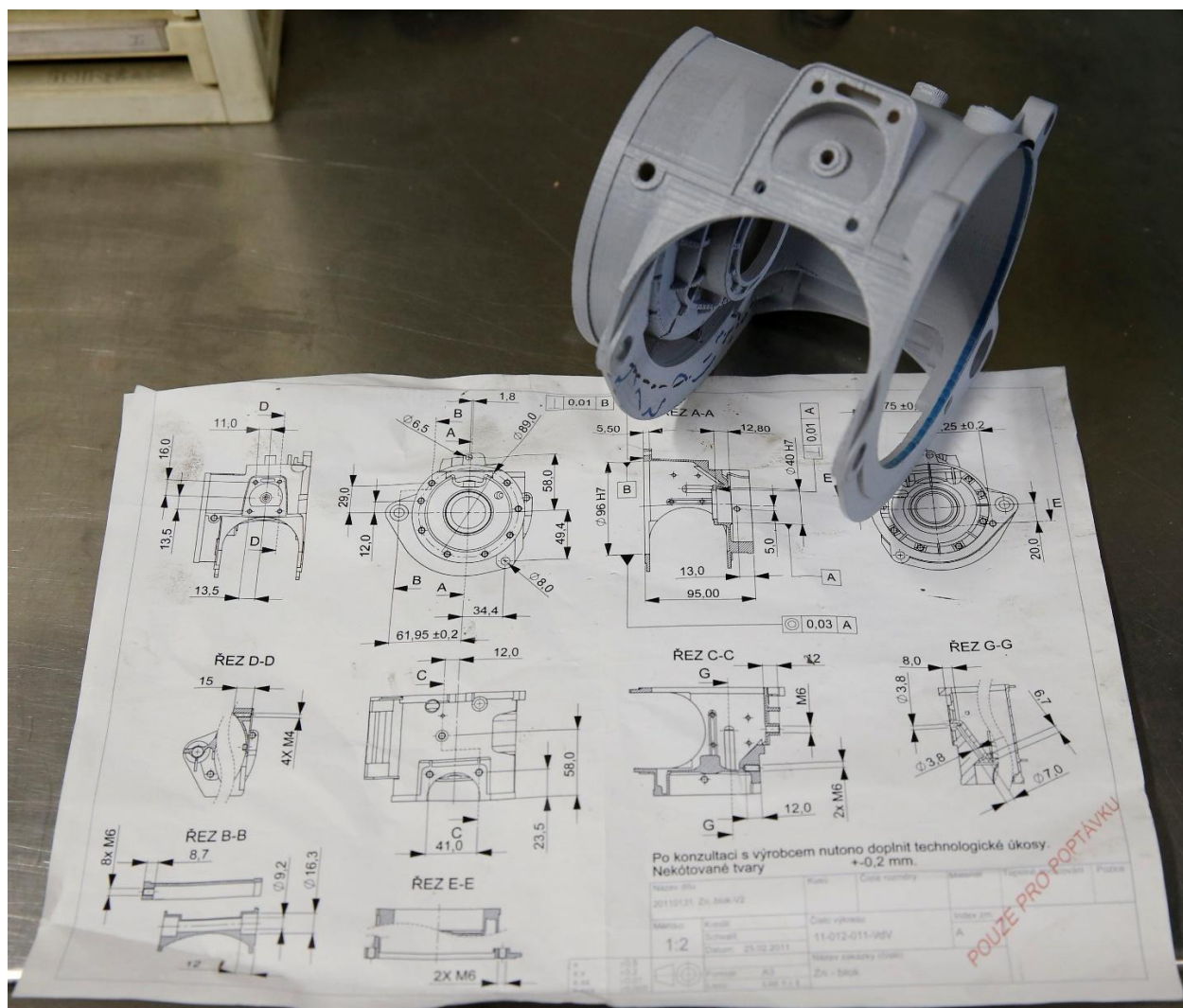
Um depósito de reserva com suporte está disponível em quantidade limitada, em stock, por 50,50 €, sem IVA



«É precisamente esse tipo de suporte para a moto, de 37,00 €, sem IVA, que é preciso ter», diz o Marcel. «Isso mantém o depósito e a tampa da ignição intactos e fica com melhor aspeto.»

Curiosamente, foi possível comprar peças que ainda estavam suficientemente em stock. Também foi possível retomar a produção de várias peças. A maioria dos moldes para as fabricar ainda estava disponível. No entanto, a introdução de melhorias concebidas pelos próprios irmãos van de Ven (como no cárter da foto abaixo) (ainda?) não foi bem-sucedida. Uma operação dispendiosa, este protótipo de plástico em 3D apresentado. (Nota da redação: em poucos anos, os cárteres melhorados puderam ser comprados ao Marcel a um preço acessível.)

As máquinas tinham desaparecido. Daí em diante, voltou a ser um trabalho totalmente artesanal, noutro local. Na compra dessas peças, conseguiu-se não ferir o "orgulho" do húngaro e, ainda assim, pagar adiantado. A exclusividade para um bom número de países também foi rapidamente resolvida. E aí esse "sentido de honra" volta a funcionar de forma positiva, pois Safar e Kish têm cumprido isso à risca até à data de hoje.



Os cárteres foram desenhados em projeto, estando previstas melhorias invisíveis.



Estes guiadores curvos são muito bonitos, uma série anterior era demasiado grossa.

Por outro lado, os diretores da fábrica ainda tentam, eles próprios, fabricar Solexes completas, mas quando algumas peças, como os pistões, começam a esgotar-se, é precisamente o Marcel que as manda fabricar. Ele volta a fornecê-las ao que resta da fábrica; onde trabalham – de vez em quando – apenas cinco homens. Assim se cria um equilíbrio entre os holandeses e os húngaros. Esse fabrico próprio de peças ocorre, numa escala flutuante e progressiva, sob a direção de Van de Ven. Entretanto, já não na Hungria, mas em parte até dentro de portas, sendo os irmãos Wil e, sobretudo, Jan que ensinam de tudo ao Marcel. Tal como quando eram rapazes pequenos...



Por 15,25 € (IVA não incluído), a sua Solex fica bem firme num descanso novo.

Pouca China

Que o maior país do mundo esteja envolvido na produção de peças já se tornou algo "normal". No entanto, a maioria das peças de Solex da Van de Ven vem, fora da Índia (20 por cento), principalmente da Europa (ou seja, os restantes 80 por cento). "E além disso", conta o dedicado e entusiasta hobbista / fabricante / reparador, "compro ainda com regularidade lotes interessantes. Em França ainda há muita coisa, mas também no nosso 'próprio país', nos Países Baixos. Comprada, fabricada e, por vezes, melhorada em casa: é possível montar praticamente uma Solex inteira 'nova'."



Juntamente com a cabeça do motor melhorada com vela central, foi também desenvolvido um elevador de motor em aço inoxidável de fabrico próprio.

Quadros e guarda-lamas são as peças mais difíceis de obter, sendo menos comuns. Com os cárteres a situação é semelhante, e este foi um exemplo de um projeto "ainda não bem-sucedido". Após muito trabalho de desenho no computador, onde estavam previstas melhorias discretas, à data da redação deste artigo não existia mais do que um cárter de teste em plástico impresso a 3D, que não cumpria os requisitos. Como esta peça crucial não se avaria com frequência (na verdade, o material de fundição desfaz-se devido à contaminação e ao envelhecimento), na altura ainda não compensava ir mais além, após os 10.000 euros que já tinham sido investidos. (Nota da redação: como mencionado anteriormente, isto já aconteceu entretanto e os mesmos já estão à venda através do Marcel).



Biela leve melhorada. Graças à nervura, é 25 por cento mais resistente.



Alargar cilindros está a tornar-se um ofício antigo. Felizmente, o Marcel ainda não é um velhote enrugado...

Regresso à terra

Entretanto, uma senhora de idade vem deixar a sua Solex para uma pequena revisão. Ela não quer aparecer na fotografia, mas a "conversa entre cliente e revendedor" é acolhedora à moda antiga e, por si só, quase uma peça de museu para se vivenciar. Naturalmente, há uma fileira de Solexes no – vá lá, stand de exposição – completo com um "intruso": uma Simplex com o motor Berini Ei, ou seja, uma M 13. Na sua maioria são exemplares de clientes, mas também há uma à venda. Ou se é uma loja Solex, ou não se é. Uma Solex verdadeiramente como nova custa no Marcel cerca de 2000 euros (excl. IVA) e, na verdade, achamos que isso nem é nada caro. A partir de dois mil euros, a exigência é perfeitamente legítima. A Kreidler na bancada de trabalho também revela que o Marcel percebe mesmo de mais coisas além da "Solex". Descobriu-se que ele tem um passado no motocross. E pensar que nós, inicialmente, pensávamos em provocá-lo um pouco, desafiando-o a falar da Zündapp... Afinal, ele até tem um raro microcarro Zündapp Janus escondido entre as embalagens industriais de peças Solex no armazém, à espera de ser restaurado.



O suporte de depósito em aço inoxidável foi desenvolvido ao planificar um original e ao fresar/cortar a forma perfeitamente em CNC. Depois, basta quininar novamente os cantos e obtém-se um exemplar em aço inoxidável.



Capas de selim Oto em todas as cores por 24,00 € (excl. IVA). Também estão disponíveis para a 3800, por 22,00 € (excl. IVA).

O comércio de peças novas está a aumentar de forma constante e já é, há muito, global. É por isso que, num armazém adjacente, os conceitos de "eficiência" e "larga escala" começam discretamente a surgir. Um exemplo francamente caricato disso é o "paternoster" que, por sua vez, se encontra na loja. Em farmácias ou bibliotecas, por vezes vê-se este tipo de "armário rotativo". No caso do Marcel, está cheio de peças de Solex.



Kit de descompressor em aço inoxidável. Por 5,95 € (excl. IVA), nunca mais terá problemas.

Futuro

Nesta história não há um único "mas", embora do ponto de vista empresarial isso seja, infelizmente, justificado tantas vezes. Esta é uma empresa saudável e com futuro. Margens estreitas, mas não demasiado estreitas; ele dá-se bem com os seus "concorrentes-colegas" (e também lhes fornece material. Às vezes, até os reencaminha simplesmente para os seus próprios fornecedores). Dá para governar a vida e, assim, o restauro dos seus microcarros (também lá está um Messerschmitt 200) há de ficar concluído um dia destes. As qualidades comerciais estão mais do que asseguradas e o lado humano está amplamente presente em Sevenum. Ficamos logo com ainda mais vontade de ter uma Solex quando vamos parar à Helenaveenseweg, em Sevenum (perto

do parque Toverland). Por isso, quando apareceu no Marktplaats uma Solex "Koffertje" por uma pechincha... Ainda é um modelo sem embraiagem centrífuga. E dizer que é rápida? Nããã. Aquele motor original pode ir para a vitrine, pois também temos um exemplar Oto que não trabalha. Para esse, o Marcel van de Ven há de ter, de certeza, algumas peças interessantes...



Cubos traseiros completamente novos vindos de França. "42 euritos" (excl. IVA), diz o comerciante...

Informações:

<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 que país eram mesmo as Solexes?