

STOR DETAILHANDEL ELLER LILLE ENGROSVIRKSOMHED

Interview med Marcel van de Ven, ejer af Van de Ven Onderdelen Verkoop en Reparatie 9. juni 2016

Tekst: Cok van de Heuvel Fotos: Wout Meppelink; BROMFIETS



På erhvervsområdet i Sevenum hænger der ingen gigantiske skilte med "Solex Enterprise Limited" eller lignende. Sevenum er ikke nogen storby, og derfor er erhvervsområdet også beskedent. Alligevel landede vi absolut ikke i et lille skur, hvor en aldrende hippie med en blomst i håret ville velsigne verden med en hjemmelavet ny membran. Marcel van de Ven (52) driver handel med Solex-reservedele på en yderst professionel måde. Det er så flot og omfattende, at vi lige akkurat ikke kan bestille en komplet ny Solex – men det er tæt på. I den del af en markant bygning, som han lejer af en arkitekt, finder vi et fantastisk mix af ren passion og forretningstalent, som gør, at både forhandlere og entusiaster af den berømte "spinderok" også i morgen kan holde denne ikoniske knallert kørende på vejene.

Marcel havde samlet i omkring fem år, da han en dag talte sin samling: Det viste sig at være 96 styk. Lidt i overkanten for en hobby. Tid til en vis strømlining, men ikke for at drosle ned. Marcel er oprindeligt uddannet bager, og erfaringen med at drive et bageri kommer ham nu rigtig godt til gode. En bager tjener sine penge i meget små portioner og kun ved at arbejde hårdt og længe. Samtidig skal man holde hovedet koldt (læs: lommeregneren klar). Hobbyen blev til et erhverv, men storhedsvanvid var og er denne flittige iværksætter fremmed. Alligevel *kunne* det have været en enorm virksomhed, for da ungaren George Safar og hans driftsleder Laski Kish kørte fast med deres Solex-fabrik, gik Marcel og hans ældre brødre Wil (59) og Jan (64) i seriøse forhandlinger om

købet af hele den ungarske fabrik. På det tidspunkt stod der 125 Solex'er klar til afskibning til Amerika. Det var i 2003, og der var en del bøvl med typegodkendelsen. Tomos Nederland havde rettighederne, men direktør Henk Buiters lagde ikke hindringer i vejen.

Under forhandlingerne opstod der dog skænderier om betalingen, og kontrakten blev genforhandlet flere gange, fordi der dukkede nye ungarske krav op. I sidste ende betød alle disse bekymringer og besværligheder, at brødrene vendte tomhændede hjem til Holland.



Der indkøbes i mellemstor skala



Splinternyt cylinder med en tredje skyllekanal. Solex'en (OTO og nyere) kører bedre med det end nogensinde før. Stempelringene er med sine 1,5 mm tyndere end de originale og har en låsestift. Disse stempler er – efter at de tidligere modeller hele tiden satte sig – af god kvalitet. Hele sættet for 100 euro, overhovedet ikke for dyrt.

Købe en lille fabrik?

Det ungarske firma var umuligt at forhandle med på normal vis. Planen var at producere omkring 5.000 enheder om året, som kunne eksporteres til forskellige lande. Fabriksejeren manglede dog én ting, men havde masser af noget andet: Ingen penge, men stolthed i overflod... Forhandlingerne stod stille, men Safar var fuldstændig overbevist om, at hans børn skulle have 400.000 euro, og at der ellers ikke ville ske absolut ingenting. Så at transportere maskiner til Holland var udelukket. Og at producere dernede med arbejdskapital fra Holland? Nej, for så ville "en anden" jo være chefen. Hvad med leje så? Gøre det til et levende museum? Overhovedet et eller andet? Absolut ikke; penge – og det lige nu – blev ved med at være svaret. Der stoppede det for

alvor for brødrene van de Ven. Kort tid efter gik den ungarske virksomhed konkurs, og alle produktionsmidler og samlebånd blev skrottet for 18.000 euro (skrotprisen...).



Man kan købe en god Solex i Sevenum. Han sælger ikke noget skrammel.



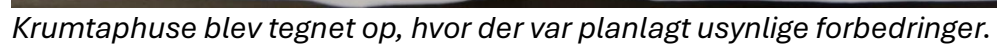
En reservetank med beslag kan leveres i et begrænset parti for 50,50 euro ekskl. moms.



"Det er lige præcis sådan et motorbeslag til 37,00 euro ekskl. moms, du skal have," siger Marcel. "Det beskytter din tank og dit tændingsdæksel mod skader, og så ser det bare pænere ud."

Mærkeligt nok lykkedes det rent faktisk at købe reservedele, som der stadig var rigeligt af på lager. Det var også muligt at genoptage produktionen af forskellige dele. De fleste støbeforme til fremstillingen af disse var stadig tilgængelige. Men det lykkedes (endnu?) ikke at tilføje de forbedringer, som brødrene van de Ven selv havde designet (som ved krumtaphuset på billedet herunder). Den viste 3D-plastprototype var en dyr operation. (Redaktionen: Inden for få år kunne de forbedrede krumtaphuse købes hos Marcel til en overkommelig pris.)

Maskinerne var væk. Fremover var det igen udelukkende håndarbejde, et andet sted. Ved opkøbet af delene lykkedes det at undgå at krænke ungarens "stolthed" og alligevel betale forud. Eksklusivitet for en lang række lande blev også hurtigt bragt i orden. Og i det tilfælde virker den form for "æresfølelse" jo positivt, for det har Safar og Kish holdt sig pænt til den dag i dag.



logické úkosy.



Disse bøjede styr er rigtig flotte; en tidligere serie var for tyk.

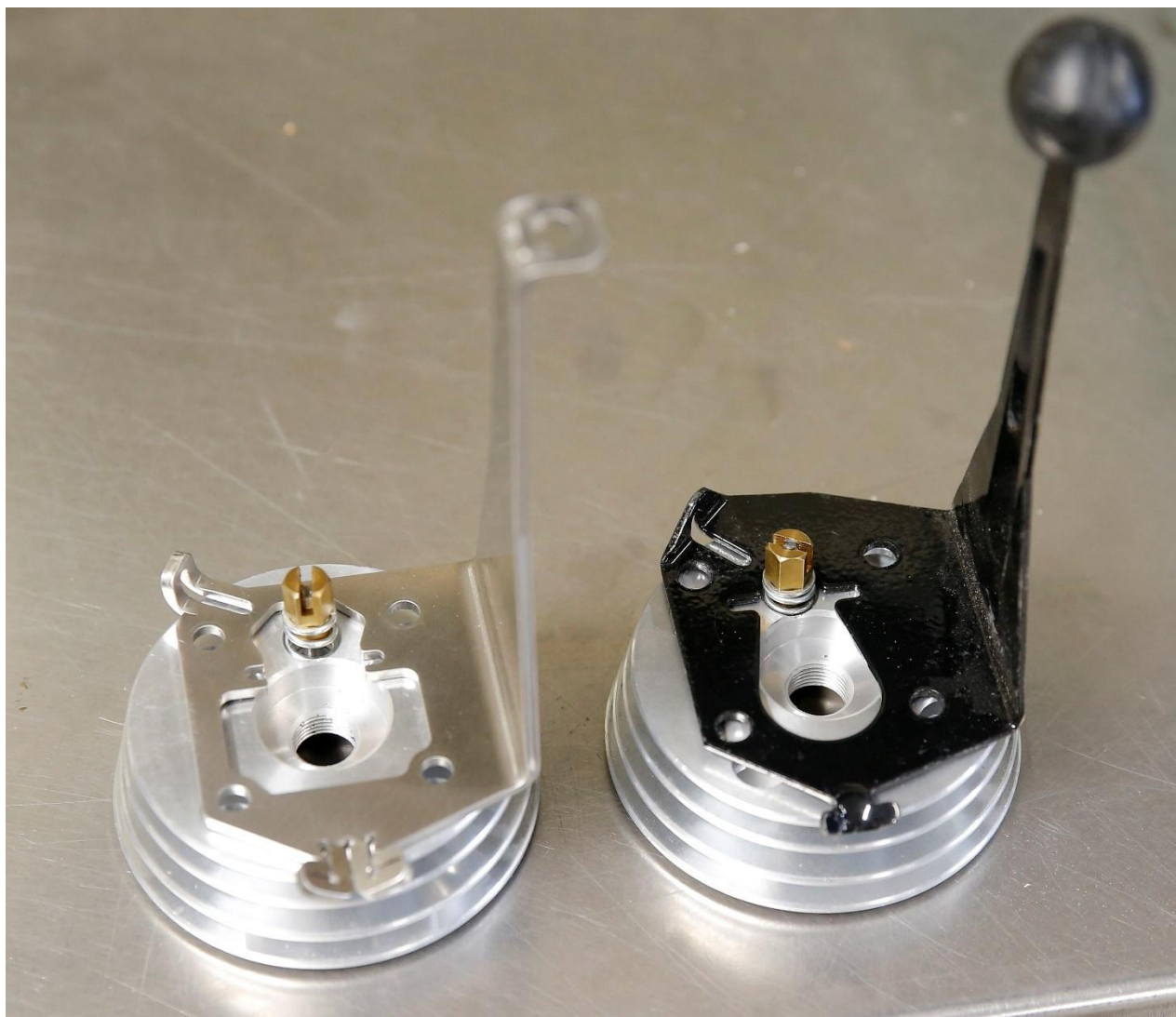
Omvendt forsøger fabriksdirektørerne stadig selv at fremstille komplette Solex'er, men når visse dele, såsom stempler, slipper op, er det netop Marcel, der får dem produceret. Han leverer dem tilbage til det, der er tilbage af fabrikken, hvor der – i ny og næ – stadig arbejder fem mand. På den måde opstår der en balance mellem hollænderne og ungarene. Denne egenproduktion af dele sker i en glidende, opadgående skala under ledelse af Van de Ven. I mellemtiden foregår det ikke længere i Ungarn, men til dels endda in-house, hvor det er brødrene Wil og især Jan, der lærer Marcel alt muligt. Præcis som dengang de stadig var små drenge...



For 15,25 euro ekskl. moms står din Solex stabilt på et nyt støtteben.

Ikke meget fra Kina

At verdens største land er involveret i produktionen af reservedele, er efterhånden blevet "normalt". Alligevel kommer de fleste af Van de Vens Solex-dele – udover de 20 procent fra Indien – primært fra Europa (altså de resterende 80 procent). "Og derudover," fortæller den passionerede og entusiastiske hobbymand / fabrikant / reparator, "opkøber jeg stadig jævnligt spændende restlagre. Der ligger stadig meget i Frankrig, men så sandelig også i vores 'eget Holland.'" Købt, fremstillet og i visse tilfælde forbedret in-house: Man kan sammensætte stort set en hel Solex fra "ny".



Til det forbedrede topstykke med centralt tændrør er der også udviklet en in-house produceret motorløfter i rustfrit stål.

Stel og skærme udgør de sidste poster, og de hænger ikke på træerne. Med krumtaphuse forholder det sig lidt på samme måde, og dette var et eksempel på et projekt, der "endnu ikke var lykkedes". Efter en hel del tegnearbejde på computeren, hvor der var planlagt uopsigelige, diskrete forbedringer, var der på tidspunktet for denne artikels tilblivelse stadig ikke andet end et 3D-printet plastik-prøvekrumtaphus, som ikke opfyldte kravene. Da denne kritiske komponent sjældent går i stykker (støbematerialet smuldrer reelt set bare på grund af forurening og ældning), kunne det dengang ikke betale sig at fortsætte efter de 10.000 euro, der allerede var blevet investeret. (Redaktionen: Som tidligere nævnt er dette i mellemtiden faldet på plads, og de kan nu købes hos Marcel).



Forbedret let plejlstang. Takket være ribben er den 25 procent stærkere.



Udboring af cylindere er ved at blive et gammelt håndværk. Heldigvis er Marcel ikke en gammel, rynket lille mand endnu ...

Ned på jorden igen

Imens kigger en ældre dame forbi for lige at aflevere sin Solex til et lille serviceeftersyn. Hun vil ikke fotograferes, men "kunde-forhandler-snakken" er hyggelig på den helt gammeldags måde og i sig selv næsten et museumsstykke værd at opleve. Naturligvis står der en række Solex'er i – okay, udstillingslokalet – komplet med en sær snegl i flokken: en Simplex med et Berini-æg, også kendt som en M 13. Det er primært kundecykler, men der står da også en enkelt til salg. Man er vel Solex-forretning eller ej. En vaskeægte, så godt som ny Solex koster omkring 2.000 euro ekskl. moms hos Marcel, og det synes vi faktisk er overraskende billigt. Fra to tusind euro må man trods alt godt have lov til at stille nogle krav. Kreidleren på arbejdsbordet afslører også, at Marcel absolut har forstand på andet end blot "Solex". Det viser sig, at han har en fortid inden for motocross. Og tænk engang, at vi på forhånd havde planer om at drille ham lidt ved at udfordre ham med spørgsmål om Zündapp ... Det viser sig, at han ligefrem ejer en sjælden Zündapp Janus "bubblecar", som står ude på lageret mellem kasserne med Solex-reservedele og venter på at blive restaureret.



Tankstøtten i rustfrit stål blev udviklet ved at banke en original flad og CNC-fræse formen helt perfekt. Buk hjørnerne igen, og så har du et eksemplar i rustfrit stål.



Oto-sadelbetræk i alle farver for 24,00 euro ekskl. moms. Til 3800-modellen fås de også, til 22,00 euro ekskl. moms.

Handelen med nye reservedele stiger støt og har for længst bredt sig til hele verden. Derfor er begreber som "effektivitet" og "storskaladrift" så småt begyndt at vinde indpas på et tilstødende lager. En direkte morsom eksponent for dette er det såkaldte "paternoster-skab", som til gengæld står inde i selve butikken. I et apotek eller på et bibliotek ser man af og til sådan et "karruselskab". Hos Marcel er det fyldt til randen med Solex-dele.



Ventiløfter-sæt i rustfrit stål. For 5,95 euro ekskl. moms er det slut med problemer.

Fremtid

Der er ikke et eneste "men" i denne historie, selvom det ud fra et forretningsmæssigt synspunkt desværre så ofte er berettiget. Dette er en sund virksomhed med fremtid i. Smalle avancer, men ikke *for* smalle; han kommer godt ud af det med sine "kollega-konkurrenter" (og leverer også til dem. Sundertider sender han dem endda bare videre til sine egne leverandører). Han kan leve af det, og på den måde skal restaureringen af hans mikrobiler (der står også en Messerschmitt 200) nok blive færdig en skønne dag. De forretningsmæssige evner er fuldstændig i orden, og det menneskelige aspekt er også i den grad til stede i Sevenum. Man får automatisk endnu mere lyst til en Solex, når man dumper ind på Helenaveenseweg i Sevenum (tæt på forlystelsesparken Toverland). Så da der på Marktplaats blev udbudt en "Koffertje"-model til absolut ingen penge... Det er stadig en af de tidlige modeller uden friløbskobling. Og om den ligefrem er hurtig?

Nææh. Den originale motor må stå i udstillingsvinduet, for vi har også et Oto-eksemplar, der ikke vil starte. Det har Marcel van de Ven helt sikkert nogle spændende sager til...



Splinternye bagnav fra Frankrig. "42 små euro" ekskl., siger kræmmeren ...

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. Hvilket land var det nu, de Solex'er kom fra?