



*Op het industrieterrein in Sevenum staan geen megagrote borden 'Solex Enterprise Limited' of zo. Sevenum is geen wereldstad en dus is ook het bedrijventerrein bescheiden. Toch kwamen we zeker niet in een schuurtje terecht waarin een overjarige hippie met een bloemetje in zijn haar wel even de wereld zou gaan verblijden met een zelfgemaakt nieuw membraantje. Marcel van de Ven (52) drijft op een zeer professionele manier handel in Solex onderdelen. Zo mooi en uitgebreid dat we nog net geen hele Solex nieuw kunnen bestellen, maar het scheelt niet veel. In het van een architect gehuurd deel van een markant pand treffen we een prachtige mix van pure liefhebberij en zakelijk talent, waardoor ook morgen nog handelaren en liefhebbers van het beroemde 'spinnewiel' deze iconische 'brommer' op de weg kunnen houden.*

Marcel was al zo'n vijf jaar aan het verzamelen toen hij eens een keer zijn collectie telde: het bleken er 96 te zijn. Ietwat veel voor een hobby. Tijd voor wat stroomlijning, maar niet om het minder aan te gaan doen. Van huis uit is Marcel bakker

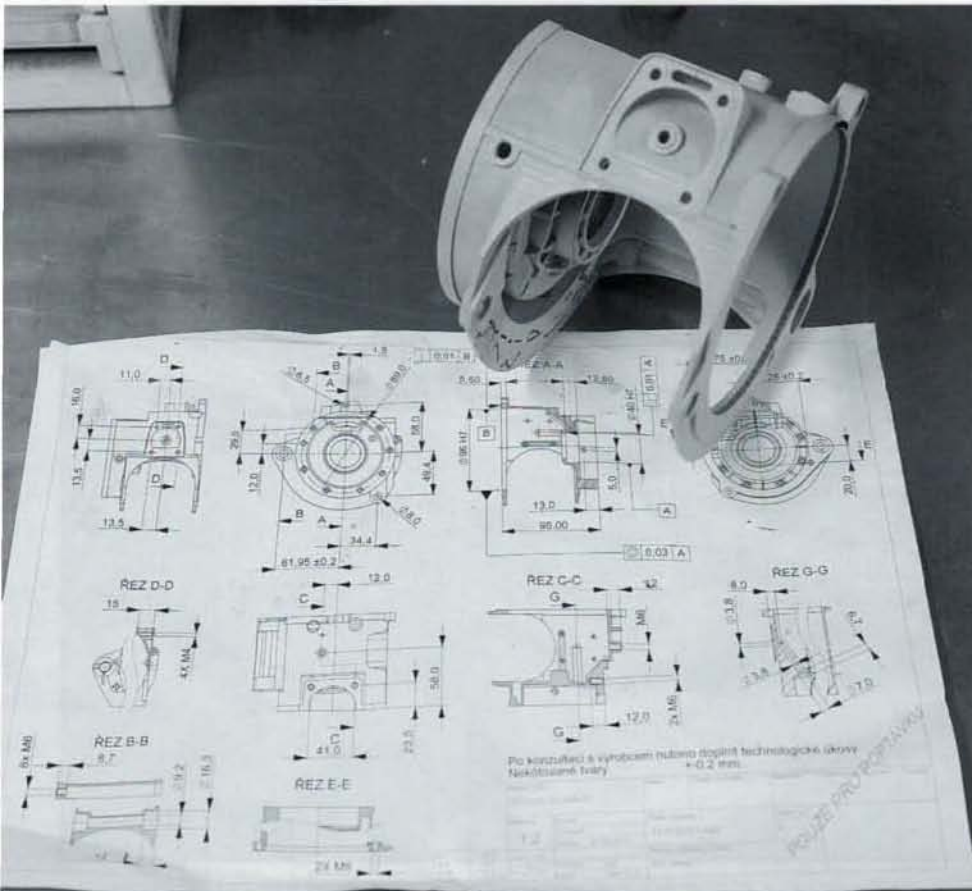
en de kennis voor het runnen van een bakkerij komt nu heel mooi van pas. Een bakker verdient zijn geld in hele kleine porties en ook alleen door hard en lang te werken. Daarbij moet ook het koppie (lees: de rekenmachine) er goed bijgehouden worden. De hobby werd een beroep, maar grootheidswaan was en is deze nijvere ondernemer vreemd. Toch had het een fors bedrijf kunnen zijn, want toen de Hongaar George Savar, samen met zijn bedrijfsleider Laski Kish vast liepen met hun Solex-fabriek, gingen Marcel en zijn oudere broers Wil (59) en Jan (64), beide



*Er wordt 'middelgroot' ingekocht*

Tekst: Cok van den Heuvel  
Foto's: Wout Meppelink





Carters werden op tekening gezet, waarbij onzichtbare verbeteringen gepland waren. Het produceren is (nog?) niet gelukt. Een dure operatie, dit 3D plastic prototype

dan? Levend museum van maken dan? Überhaupt iets? Niks ervan; géld, en wel nú, bleef het antwoord. Toen hield het voor de broers Van de Ven toch echt even op. Korte tijd later ging de Hongaarse zaak failliet en werden alle productiemiddelen en montagebanden voor 18.000 euro (oud-ijzerprijs...) verschroot. Gek genoeg lukte het wél om onderdelen te kopen, die nog genoeg op voorraad lagen. Overigens: ook de meeste mallen om die te kunnen maken waren er nog wel. De machines, die waren weg. Voortaan was het weer volledig handwerk, op een andere plaats. Het lukte bij dat kopen van onderdelen om de 'trots' van de Hongaar niet te krenken en toch vooruit te betalen. Ook exclusiviteit voor heel wat landen



Deze gebogen sturen zijn heel mooi, een eerdere serie was te dik

was vlot geregeld. En dan werkt dat 'eergevoel' weer positief, want daar houden Savar en Kish zich tot op heden keurig aan. Andersom proberen de fabrieksdirecteuren nog zelf ook complete Solexen te maken, maar als sommige onderdelen, zoals zuigers, opraken, laat juist Marcel



Voor €15,25 staat je Solex stevig op een nieuwe standaard

deze maken. Hij levert ze weer terug naar wat er over is van de fabriek; er werken - af en toe - nog vijf man. Zo ontstaat er een evenwicht tussen de Hollanders en de Hongaren. Dat zelf maken van onderdelen vindt, in een oplopende glijdende schaal, plaats onder regie van Van de Ven. Intussen niet meer in Hongarije, maar deels zelfs in eigen huis, waarbij het de broers Wil en vooral Jan zijn die Marcel van alles leren. Net als toen het nog kleine jongens waren...

## Weinig China

Dat het grootste land ter wereld betrokken is bij het produceren van onderdelen is onderhand 'gewoon' geworden. Toch komen de meeste Van de Ven-Solex onderdelen buiten India (20 procent) vooral uit Europa (de overige 80



Bij de verbeterde cilinderkop met centrale bougie is ook een in eigen beheer gemaakte rvs motorlifter ontwikkeld

procent dus). 'En daarnaast', zo vertelt de gedreven en enthousiaste hobbyist/fabrikant/reparateur, 'koop ik nog geregeld leuke voorraden op. In Frankrijk zit nog veel, maar ook gewoon in ons 'eigen Nederland'. Gekocht, gemaakt en soms in eigen huis verbeterd: vrijwel een hele



Verbeterde lichte drijfstaang. Dankzij de rib is hij 25 procent sterker

Solex kun je 'nieuw' samenstellen. Frames en spatborden vormen de sluitposten, die zijn minder dik gezaaid. Met carters is dat ook een beetje zo en dit is een voorbeeld van een 'nog niet gelukt' onderwerp. Na heel wat tekenwerk op de computer, waarbij onopvallende verbeteringen waren gepland, is er nog niets meer dan een 3D geprint plastic proefcarter, wat niet aan de eisen voldoet. Omdat dit cruciale onderdeel (nog?) niet vaak genoeg stuk gaat (het gietmateriaal valt eigenlijk uiteen door vervuiling en veroudering) loont het niet om na de 10.000 euro die al was geïnvesteerd, nu verder te gaan.

## Terug naar aarde

Ondertussen komt een oudere dame even haar Solex brengen voor een onderhoudsbeurtje. Ze wil niet op de foto, maar het



ondernemer, serieus in onderhandeling over de aankoop van de hele Hongaarse fabriek. Op dat moment stonden er 125 Solexen klaar voor verschepping naar Amerika. Het was toen 2003 en er waren heel wat perikelen met de typekeuring. Tomos Nederland had de rechten, maar directeur Henk Buiten lag niet dwars.



*Splinternieuwe cilinder met derde spoelpoort. De Solex (Oto en jonger) loopt er beter mee dan ooit. De zuigerveren zijn met 1,5 mm dunner dan origineel en hebben een slotpenntje. Deze zuigers zijn – nadat eerdere steeds vastliepen – goed van kwaliteit. De hele set voor 100 euro, niks te duur.*

Tijdens de onderhandelingen ontstond er geharrewar over de betaling, het contract werd meerdere keren opnieuw uit-on-



*'Zo'n motorbeugel van € 40,67 moet je juist hebben', zegt Marcel. 'Die houdt je tank en ontstekingskap heel en het ziet er mooier uit'*

derhandeld omdat er nieuwe Hongaarse eisen kwamen. Uiteindelijk kwamen de beslommeringen er toch op neer dat de broers met lege handen naar Nederland teruggingen.

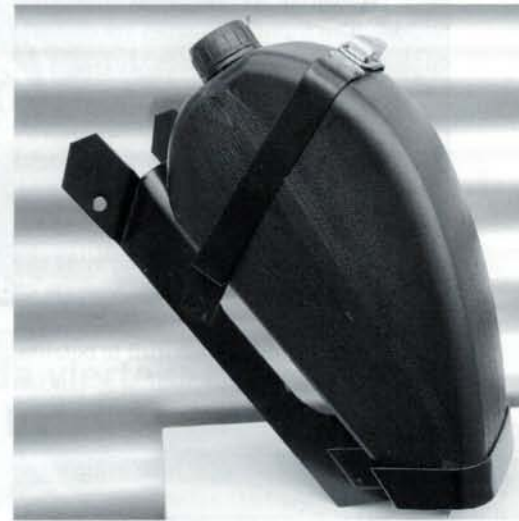
### Fabriekje kopen?

Over het Hongaarse bedrijf viel niet op een normale manier te onderhandelen. Er was de gedachte om zo'n 5000 eenheden

per jaar te maken, die naar verschillende landen konden. De fabriekseigenaar had echter één ding niet, maar iets anders wel; geld niet, maar wel overmatige trots in overvloed... De onderhandelingen lagen stil, maar Savar wist zéker dat zijn kinde-



*Je kunt een goede Solex kopen in Severum. Rommel levert hij niet*



*Een reservetank met beugel is beperkt uit voorraad leverbaar voor € 60,-*

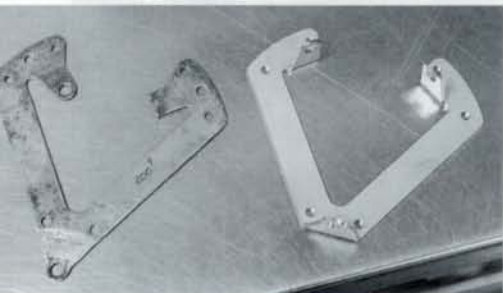
ren vier ton aan euro's moesten krijgen en dat er anders niets van de plaats kwam. Dus machines naar Nederland transporteren was er niet bij. En daar produceren met werkkapitaal uit Nederland? Nee, dan was 'iemand anders' de baas. Huren





*Cilinders opboren is een oud ambacht aan het worden. Gelukkig is Marcel nog geen oud rimpelig mannetje...*

'klant-dealergesprek' is ouderwets gezellig en op zich bijna een museumstuk om mee te beleven. Natuurlijk staat er een rijtje Solexen in de – oké, showroom-compleet met vreemde eend in de bijt: een Simplex met Berini Ei, oftewel een M 13. Veelal klanten-exemplaren, maar er staat er ook wel eentje te koop. Je bent Solex-winkel of je bent het niet. Een echt zo goed als nieuwe Solex kost bij Marcel pakweg 1400 euro en dat valt ons eigenlijk nog heel erg mee. Vanaf duizend euro mag je heus wel wat noten op je zang hebben. Ook de Kreidler op de werkbank verraad dat Marcel echt wel meer dingen snapt dan alleen 'Solex'. Hij blijkt een cross-verleden te hebben. En dan te bedenken dat we vooraf dachten hem eens te gaan plagen door hem uit te dagen met

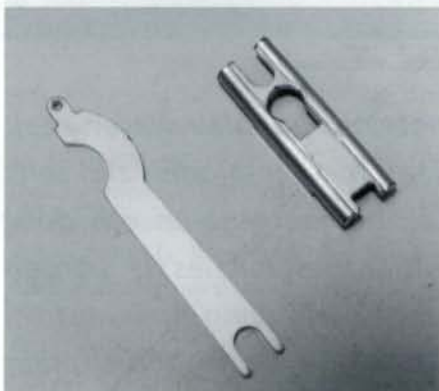


*De rvs tanksteun werd ontwikkeld door een originele plat te slaan en de vorm perfect te 'CNC'en'. Hoekjes weer 'zetten' en je hebt een roestvaststaalen exemplaar.*



*Oto Zadeldekken in alle kleuren voor € 40,67. Voor de 3800 zijn ze er ook, voor € 25,42*

het vragen naar Zündapp... Blijkt hij zelfs een zeldzame Zündapp Janus 'bubblecar' te hebben die tussen de grootverpakkingen Solex onderdelen in het magazijn staat te wachten op restauratie. De handel in nieuwe onderdelen neemt gestaag toe, en is allang wereldwijd. Vandaar dat in een aanpalend magazijn voorzichtig de begrippen 'efficiency' en 'grootschalig' de kop opsteken. Een ronduit grappige exponent daarvan is de 'paternoster' die weer wel in de winkel staat. In een apotheek of bibliotheek zie je wel eens zo'n



*Kleplichtsetje van rvs. Voor € 6,81 nooit meer last*

'draaimolenkast'. Bij Marcel zit hij vol met Solex onderdelen.

## Toekomst

In dit verhaal zit geen enkele 'maar', terwijl dat vanuit bedrijfsmatig oogpunt helaas zo vaak gerechtvaardigd is. Dit is een gezond bedrijf met toekomst. Smalle marges, maar niet té smal; hij kan goed overweg met concullega's (en levert ook aan ze. Soms stuurt hij ze zelfs gewoon door naar zijn eigen leveranciers). Hij kan het ervan doen, en zo zal de restauratie van zijn mini-autootjes (er staat ook een Messerschmidt 200) best een keer voor elkaar komen. De zakelijke kwaliteiten zijn dik in orde en ook het menselijke is riant present in Sevenum. Je krijgt vanzelf nog meer zin in een Solex als je op dat industrieterrein op die hoek belandt. Dus toen er op Marktplaats een Koffertje werd aangeboden voor echt weinig... Het is nog een 'afslaander', zonder

vrijlooppkoppeling. En om nou te zeggen snel? Neuhh. Die originele motor mag in de vitrine, want we hebben ook nog



*Splinternieuwe achternaafjes uit Frankrijk. '22 eurootjes', zegt de koopman...*

een niet-lopend Oto exemplaar. Daar zal Marcel van de Ven vást wel wat leuke dingetjes voor hebben...

Info: [www.solex-limburg.nl](http://www.solex-limburg.nl)



*Trottoir, parapluie, Rochefort. Uit welk land kwamen die Solexen nou ook alweer...*