

Épingle

À 65 ans, le Solex affiche une mine rayonnante

L'avenir de la marque légendaire est assuré grâce à une entreprise belge qui s'est imposée comme l'unique distributeur des produits Solex dans 53 pays.

CAROLINE GEUZAINÉ

Avec le retour des beaux jours, le Solex ressort des garages ou des abris de jardin, pour le plus grand bonheur des nostalgiques de la « bicyclette qui roule toute seule ». Et à Knokke, sous le soleil printanier que la météo nous a promis ce week-end, le deux-roues de légende brillera de mille chromes ce samedi, grâce aux actions de promotion que la cité balnéaire huppée, mais férue de mobilité et d'écologie, a prévues.

Écologie? Oui, car voilà bien longtemps que l'enfourche plus sa « titine » muni de son bidon de « Solexine » et de son mélange huile-essence « deux temps », précieuse assurance pour ne pas tomber en panne sèche en rase campagne... Le Solex a traversé les âges et c'est désormais muni d'une propulsion électrique qu'il s'élance par les chemins.

Coup d'œil dans le rétro...

Créé en France après la Deuxième Guerre mondiale, le Solex a laissé une empreinte indélébile dans la mémoire de plusieurs générations, jeunes et vieux confondus.

Entre 1946 et 1988, ce ne sont pas moins de huit millions d'exemplaires qui sont vendus à travers le monde. Mais les années noyantes sonnent le glas du fameux cyclomoteur. En perte de vitesse, les ventes de Solex s'essouffent, rattrapées dans les montées

par la nouvelle génération de « scooters », plus « fun », moins « ringards », plus rapides, bref, plus en ligne avec les attentes des jeunes utilisateurs. En 1988, la production de Solex en France, à Saint-Quentin, s'arrête définitivement. Dix ans plus tard, le groupe Magneti-Marelli (Fiat) reprend la marque. Il accorde au hongrois Impex une licence d'exploitation, mais cette aventure se solde par une faillite... Solex tombe alors dans l'oubli, sauf pour les collectionneurs et les fadas de la marque au « S » dessiné à la manière d'un éclair. Sa vitesse d'origine ne dépasse pourtant pas les 30 km/h.

C'est dire la rage ressentie par l'homme d'affaires franco-algérien, l'hyperactif Jean-Pierre Bansard, dépassé un jour dans les bouchons parisiens par un Solex se jouant des obstacles. Il décide d'en faire son affaire.

En 2004, son entreprise, le groupe CIBIE, rachète la marque et entreprend de commercialiser une version actualisée du concept à succès.

Solex entame alors une étroite collaboration avec le designer italien Pininfarina. Le prototype qui en résulte arbore un design moderne, mais toujours dans le respect de la silhouette classique du Solex.

C'est ainsi qu'on a vu à l'automne 2006, la com-

mercialisation de l'e-Solex, produit désormais en Chine.

En décembre 2010, Power To Wheels, un nouveau département du groupe belge D'Ieteren, signe un accord en tant que distributeur exclusif dans 53 pays. L'affaire est prometteuse.

Succès assuré

Le marché du vélo à assistance électrique serait « en forte progression », affirme Michel Lagasse, responsable marketing pour l'Europe de Power To Wheels.

Il estime les ventes à 1 million d'unités sur le Vieux Continent. Les plus gros marchés sont la Grande-Bretagne, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique. À eux cinq, ils totaliseraient 80% des ventes.

La « success story » de Solex et de Power to Wheels n'est pas près de s'arrêter. Les ventes devraient atteindre 1,6 million d'unités en 2016.

RÉTRO

UN VIEUX MACHIN DANS LE VENT

L'histoire de Solex débute en 1946, une période marquée par la pénurie. Dans le contexte difficile de l'après-guerre, de nombreuses personnes en France sont à la recherche d'un moyen de transport à la fois fiable et abordable, tant en termes d'achat que d'utilisation. Conçu durant la **seconde guerre mondiale** par Marcel Menneson, le Solex est caractérisé par un prix de vente inférieur au salaire minimum et une consommation énergétique très faible. Il répond dès lors parfaitement aux exigences des Français. À l'aube de l'ère de l'automobile, le Solex s'est imposé, en quelques années seulement, comme une **légende de la mobilité** pour le grand public.



© HOLLANDSE HOOGTE