

COMINES

« En 2002, j'ai eu un coup de cœur pour un Solex S 3800. Ensuite, ma femme a voulu en acheter un aussi ! » Noël DUMORTIER

65 kilomètres. La longueur de la balade réalisée par la joyeuse équipe, au départ du Moulin Soete.

Le « B. Solex Club » était de sortie chez nous

EDA - 2010162809



Le Solex a gardé de nombreux adeptes

Moyen de transport bon marché, le Solex a marqué les esprits de plusieurs générations. Aujourd'hui, l'engin est dédié aux loisirs.

• Marie-France PHILIPPO

Ce jeudi, en ce jour de fête de l'Ascension, les passants auraient pu penser que nous étions dans les années 60, à la folle époque du Solex, un engin mi-vélo mi-mobylette.

Il est dix heures lorsque les 39 cyclomoteurs s'élancent, sous le vrombissement de leur petit moteur. Malgré le bruit et la fumée, leur passage garde le sourire aux lèvres : « Ce qui nous plaît dans le Solex, c'est la convivialité et le contact avec la nature, explique la présidente du B. Solex Club, Marianne Gérin. Nous formons une bande d'amis. Le club fête ses vingt ans cette année. Du 2 au 8 juillet, nous organisons la fête à Han-sur-Lesse, dans la région d'un des fondateurs. Nous sommes un des ra-



Un spectacle inhabituel ce jeudi matin : des mordus de Solex venus des quatre coins de la Belgique et de France !

res clubs qui revendique sa belgitude et au sein duquel wallons et flamands s'entendent bien. Chaque année, entre 15 et 20 balades sont programmées, avec un voyage de quinze jours pour découvrir une région. En 2011, nous sommes allés en Bourgogne. »

« Il y a beaucoup de nostalgie dans ce genre de sortie. Ce sont des vieux machins qui se ras-

semblent autour de vieux machins, ajoute la dynamique trésorière, Nicole Petit. La vitesse peu élevée, entre 25 et 30 km/h, favorise le partage ! » Jusqu'à vingt Solex !

Parmi les participants, quelques amis français, membres du « Club Spirales » de Calais. De même que deux Houthémois : Noël Dumor-

tier (54 ans) et son épouse. Le Solex est arrivé par hasard dans la vie de cet homme d'entretien du Collège Technique Saint-Joseph de Comines.

« J'habite près du magasin de cycles de Ghislain Bonte. En 2002, j'ai eu un coup de cœur pour un Solex S 3800. Je l'ai acheté, remis à neuf et j'ai commencé à faire de belles balades.

Ensuite, ma femme a voulu en acheter un aussi. On s'est mis à la recherche d'un deuxième engin. »

Le virus du Solex ne pardonne pas : « Je me suis documenté sur l'histoire, j'ai fait les brocantes, acheté des moteurs et des pièces, cherché sur internet, etc. À une période, je possédais une vingtaine d'engins. À présent, je me limite à dix ! »

Pour l'heure, une épave coûte 200 € et une occasion en bon état 500 € : « Sans oublier l'assurance et la consommation. Il faut compter 1,5 litre aux 100 kilomètres. Les premiers modèles avaient un moteur de 45 cm³, ensuite il a été poussé jusqu'à 49 cm³. Au début, il carburait à la Solexine, un carburant développé par BP et marque commerciale déposée. Aujourd'hui, comme il s'agit d'un moteur à deux temps, le carburant est un mélange d'essence et d'huile. Tout doit être bien réglé pour éviter les pannes ! Le Solex n'est pas un engin compliqué, mais il exige du doigté et de bons réglages ! »

Pas de doute, la « bicyclette qui avance toute seule », comme on l'appelait dans les folles années, compte encore de nombreux adeptes ! ■

Se balader, tout simplement



Derrière la moto ouvreuse, Ghislain Lesaffre a emmené dans son sillage les mordus de Solex.

Citoyen mouscronnois, Ghislain Lesaffre est à la base de cette journée de Solex si bien commencée sous les ailes du Moulin Soete : « Je suis déjà venu à vélo dans la région lors des balades organisées par l'UCP. J'ai trouvé le coin agréable et, surtout, j'ai remarqué le dynamisme et la qualité d'accueil de l'Office du Tourisme. » Tout au long de l'année,

chaque régionale propose une balade originale : « Après le petit-déjeuner pris à la cafétéria, nous partons pour 65 kilomètres, sur la route du tabac à Wervicq, avant de partir vers Zonnebeke et le Tyne Cot. » Ce qu'il aime dans le Solex : « La joie de se balader dans la nature, sans faire trop d'effort. Il y a sans doute aussi un sentiment de nostalgie lié à une époque. » M.-F.Ph.

Le véritable Solex : de 1946 à 1988

La Société Solex est créée en 1905 ; elle fabrique des radiateurs et des carburateurs. En 1916, Marcel Menneson fait une demande de brevet pour un moteur auxiliaire à explosion à loger au centre de la roue arrière ; il lui est accordé le 31 décembre 1917. Il faut attendre 1940 pour qu'il réalise un prototype de l'engin avec moteur à explosion situé sur l'avant. Les caractéristiques sont celles du futur Solex : une transmission par galet, le cylindre décalé par rapport à l'axe de la roue et le carburateur à niveau constant alimenté par une pompe à membrane avec retour du surplus de carburant vers le réservoir.

Les premiers Solex sont vendus en avril 1946, produits dans une usine à Courbevoie (F). Juste après la guerre, le succès est immédiat, puisque son prix de vente est inférieur au salaire minimum et que sa consommation énergétique est très faible.



Noël Dumortier et son épouse collectionnent tout ce qui a trait au Solex.

Les années passent et les reprises se succèdent : en 1973, la partie carburateurs est reprise par Matra, elle sera ensuite reprise par Magneti-Marelli. En 1974, Renault puis Motobécane reprennent la marque Solex. En 1983, Motobécane est racheté par Yamaha et devient MBK. Jusqu'à l'arrêt définitif de la production, en 1988. Huit millions d'exemplaires ont été commercialisés dans le monde.

En 1998, le groupe Magneti-

Marelli (Fiat) reprend la marque Solex. Il accorde au hongrois Impex une licence d'exploitation, mais cette aventure se termine par une faillite. En juin 2004, le groupe Cible rachète la marque en vue de commercialiser ce qu'il appellera l'e-Solex, ou Solex électrique, dessiné par Pininfarina et produit en Chine. Depuis 2010, la société a mis au point le VéloSolex, vélo à assistance électrique, qui connaît un grand succès. ■ M.-F.Ph.