



# VELOSOLEX

Solex 3800



Les Pet'ardentes du Choletais  
[www.lespetardentes.fr](http://www.lespetardentes.fr)

LA GAZETTE

Août 2018



Le **VéloSoleX**, plus communément appelé **Solex**, est un cyclomoteur dont le moteur a été créé par la société de mécanique française Solex, connue aussi pour ses carburateurs (aujourd'hui propriétés de Magnetti-Marelli). Il en a été produit plus de sept millions, sous plusieurs versions, de 1946 à 1988.

En tant que cyclomoteur, il pouvait se conduire en France sans permis et dès l'âge de quatorze ans. Légère, rustique et économique, « la bicyclette qui roule toute seule » (selon un slogan des 50) a été très populaire chez les lycéens, les étudiants et les ouvriers. Et les « bobos » parisiens...

## Production

La production a été assurée d'abord à Courbevoie dès 1946, puis dans (au moins) deux autres usines situées à Asnières et Mâcon, avant d'être regroupée en 1975 à Saint-Quentin (02) après le rachat de la marque par Motobécane. Un musée regroupe d'ailleurs ces marques à Saint-Quentin depuis quelques années.

Une tentative de relance a eu lieu en Hongrie de 1998 à 2002 (société Impex).

Le nom est repris aujourd'hui par une version électrique, l'e-Solex fabriqué à Saint Lo, dans la Manche.

## Un peu de technique

Le VéloSoleX n'est pas le premier engin à moteur sur la roue avant, ni le premier à disposer d'une transmission par galet. Cependant, une grande industrialisation, permettant un prix très faible, une fiabilité correcte, un entretien simple, etc., ont permis une diffusion importante de ces modèles.

Le petit moteur 2-temps, à vilebrequin en porte-à-faux asymétrique, de 49 cm<sup>3</sup> de cylindrée, est placé au-dessus de la roue avant, qu'il entraîne directement par un « galet ». Le démarrage se fait par pédalage ou « à la poussette ». Ce type de conception peut provoquer une usure relativement rapide du pneu, ainsi qu'une transmission peu efficace lorsque le pneu est mouillé. Le bloc-moteur situé au-dessus de la roue contient aussi le réservoir, l'ensemble du système de transmission et d'allumage, ainsi que le phare. Le tout peut être entouré d'un pare-chocs. Le pot d'échappement descend le long de la roue avant. Il n'y a pas de boîte de vitesses.

L'arrêt du moteur se fait par un décompresseur en tirant une manette située au guidon. Il n'y a pas d'interrupteur électrique tel qu'une clé de contact. Il n'y a pas non plus de poignée rotative d'accélération mais une manette de décélération. Le freinage est assuré par un frein à patins à l'avant et un petit frein à tambour à l'arrière. La poignée de frein avant est couplée à la commande de décélération du carburateur et de débrayage.

La transmission peut être débrayée, le moteur étant basculé en arrière et maintenu par une patte de blocage, de manière à libérer totalement la roue, ce qui facilite l'utilisation du véhicule en mode bicyclette. Le cadre est dénué de suspensions.

Une petite boîte à outils métallique garnie est logée à l'extrémité arrière sous le porte-bagages.



Tricycle Solex



Solex 1010 de 1957



Solex 5000 de 1971

## Carburant

À l'origine, le fabricant préconisait comme carburant un mélange anti-calamine appelé « Solexine ». Distribuée par la société française des pétroles BP, ce mélange d'essence sans plomb pré-dosé à 6 % d'huile, était vendu en bidons d'un litre en général, mais aussi en deux litres. Aujourd'hui, il suffit d'un mélange d'essence sans plomb 98 et de 2 % d'huile de synthèse pour moteurs 2-temps.

La consommation modique du VéloSoleX (environ 1,4 l/100 km) sera mise en exergue dans sa publicité avec ce slogan à la fin des années 1960 : « 1 sou le kilomètre ».

Les Pet'ardentes du  
Choletais

Christian LEBERRE  
Sourdine  
49360 YZERNAY

