

VéloSolex
**TOUJOURS
EN COURSE**



Endurance
Porteur de la combinaison orange, le Biennois Jacques Delarue est un fidèle de la course du plateau de Diesse.

Le VéloSolex est une icône de la mobilité, symbole de robustesse, de sobriété et de longévité. Avant la grande course annuelle du plateau de Diesse, souvenirs d'une bicyclette qui, depuis 1946, a transporté quelque 15 millions de personnes.

PHOTOS ROLF NEESER - TEXTE JEAN-BLAISE BESENÇON



Au stand Avant le départ, dernier réglage sur un VéloSolex 3800, le modèle légendaire de la marque. Commercialisé de mai 1966 à novembre 1988, il sera vendu à plus 1 115 000 exemplaires. Avec son moteur d'une puissance de 0,8 ch à 2500 tours, il atteint la vitesse de 35 km/h. Dessous, Jacques Delarue, alias Jacques 1^{er}, prince du carnaval de Bienne 2018, réconforté par une spectatrice.



En course Comme un balcon au-dessus du lac de Bienne, le plateau de Diesse offre un cadre idyllique aux amoureux de la plus étonnante petite reine motorisée. Objet d'un véritable culte de la part de ses heureux possesseurs, le VéloSolex se décore parfois comme les motos des bikers.





Relais
Durant les six heures de course, les pilotes se relaient et se donnent un peu d'élan.

TEXTE JEAN-BLAISE BESENÇON

Ce samedi 7 juillet, le long d'un circuit champêtre tracé au-dessus du village de Diesse (BE), quelques dizaines

de coureurs d'un genre particulièrement haut en couleur vont se mesurer pour la 13^e fois. Les photos du reportage réalisé durant l'édition 2017 reflètent bien l'enthousiasme de ces amateurs d'émotions fortes réunis par leur passion commune pour le VéloSolex. Après le départ, donné cette année à 11 heures précises, l'épreuve, qui va durer six heures, est une course d'endurance. Pour les pilotes, bien sûr, mais ils peuvent se relayer. Pour les moteurs surtout. En effet, à l'issue de la course, «les bicyclettes qui roulent toutes seules», comme disaient les premières réclames,

seront non seulement classées en fonction de leur tour le plus rapide, mais aussi sur la base de la distance parcourue avec un seul plein d'essence... «Un litre égale cent kilomètres», disait encore à l'époque la publicité qui, pour une fois, n'exagérait pas.

Economique, robuste et bon marché: ces qualités, cultivées par ses deux inventeurs bien avant les premières esquisses, feront du VéloSolex un phénoménal succès commercial et aujourd'hui une légende, enfourché un jour ou l'autre par quelque 15 millions de personnes!

Parmi les plus enthousiastes, l'animateur français Jean-Pierre Foucault a, l'année dernière, consacré un livre d'amoureux au plus étonnant des vélomoteurs. Sa maman lui avait offert un Solex en 1962 pour ses 15 ans et il n'a rien oublié de ses émotions: «A moi la liberté, les distances divisées par deux ou trois, le re-



ÉPOPÉE
Le présentateur Jean-Pierre Foucault lui a consacré un livre d'amoureux (Ed. Hugo Motors).

gard des filles différent, et un nouveau franc pour faire le plein qui permettait une semaine de promenade! La liberté pour 1 franc par semaine, voilà ce que représentait le VéloSolex pour toute une génération d'adolescents.»

Solex: le nom qui sonne si bien augure peut-être du succès à venir. Imaginé durant un brainstorming familial, il est court et facile à retenir. Sans signification particulière, il passe aisément la frontière des langues.

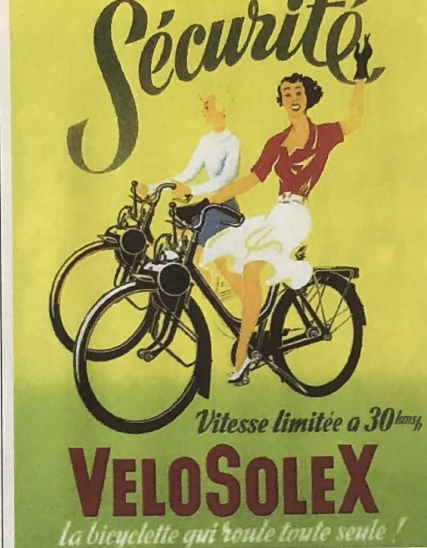
Mais, en 1905, quand Maurice Goudard et Marcel Mennesson déposent le nom de leur marque, les deux jeunes ingénieurs, passionnés par l'industrie automobile naissante, ne travaillent alors que sur un projet de radiateur. Leur modèle, centrifuge, leur vaut déjà un premier succès quand la Compagnie générale

des omnibus décide d'en équiper plusieurs centaines de ses véhicules... Aussitôt réinvestis, les bénéfiques servent au rachat d'une fabrique de carburateurs que ces deux petits génies de la mécanique vont rapidement développer et commercialiser sous le nom de Solex. En 1931, Maurice Goudard invente encore le starter qui, en augmentant le pourcentage de carburant dans le mélange, aide les moteurs à démarrer par temps froid. Bugatti et Hotchkiss, Hispano-Suiza et Citroën: leurs inventions équipent rapidement les plus grandes marques automobiles et des usines sont ouvertes à Berlin, à Londres, à Turin.

Une rude concurrence

En septembre 1939, le début de la Seconde Guerre mondiale stoppe brutalement les activités internationales de Solex. Mais Maurice Goudard (59 ans cette année-là) et Marcel Mennesson (56 ans) continuent à exploiter leur usine de Neuilly-sur-Seine. Et c'est dans les premiers mois de l'occupation allemande que Marcel Mennesson ressort d'un tiroir une idée pour laquelle il avait déposé plusieurs brevets, en 1917 déjà. Il n'était pas le premier puisque, dès la fin du XIX^e siècle, de nombreux inventeurs avaient déjà mis au point et commercialisé des BMA (bicyclette à moteur auxiliaire). Ainsi en est-il du cyclotracteur ou de l'Alcyon, vendu dès 1920, ou encore de l'incroyable Megola qui sort la même année, équipé d'un moteur cinq cylindres disposé en étoile sur la roue avant!

De ces années de restrictions, les deux ingénieurs ont retenu qu'il importe de produire un véhicule simple et solide. Ainsi, le premier modèle se structure autour d'un cadre de vélo pour homme tout à fait classique. Le



Réclame
Ingénieurs mécaniciens de génie, Maurice Goudard et Marcel Mennesson maîtrisaient aussi parfaitement le marketing et la publicité.

moteur, au départ de 30 cm³ de cylindrée, est disposé directement au-dessus de la roue avant. Un galet reposant sur le pneu assure l'entraînement de la roue. D'abord en acier, il sera rapidement fabriqué en corindon, un minéral avec lequel on produit la toile d'émeri et qui accroche mieux le caoutchouc de la roue... La production des préséries commence en 1942 et les premiers modèles sont réservés aux seuls employés de

l'usine à des fins de tests et de perfectionnements.

En 1946 enfin, après avoir fait sensation au 33^e Salon de l'automobile sous l'immense verrière du Grand Palais à Paris, le VéloSolex est disponible au public. Ce premier modèle pèse à peine plus de 25 kg et atteint les 28 km/h. Le coup d'essai est un coup de maître: en cinq ans, 139 095 moteurs sont immatriculés et son prix diminue rapidement, de 1075 euros à 770 euros en 1951. Durant le même temps, Mennesson et Goudard font fabriquer par BP la Solexine, un mélange d'essence sans plomb et de 6% d'huile d'Energol afin de protéger le moteur.

Le fleuron de la marque

Pour les inventeurs, leur nouvelle bicyclette à moteur porte une ambition sociale forte: proposer au plus grand nombre un moyen de locomotion solide, simple et surtout vendu au juste prix.

Selon ce credo, seuls 13 modèles seront mis en vente entre 1946 et 1975, plusieurs nouveautés étant disponibles en kit à installer soi-même, comme les mises à jour de nos ordinateurs. En mai 1966, la firme a sorti le S3800, propulsé par un moteur d'une puissance de 0,8 ch. Il atteint une vitesse de 35 km/h. Dernier modèle fidèle à l'original, il est toujours le chef-d'œuvre de la marque, vendu à plus de 115 000 exemplaires.

Colorés ou pliables, d'autres VéloSolex verront le jour, mais sans réussir à empêcher le déclin de la société, d'abord rachetée par Motobécane, à son tour rachetée par Yamaha qui stoppe brutalement la production en 1988. Aujourd'hui la société Solex Bikes commercialise de très beaux vélos à moteur électrique. Mais c'est une autre histoire. ■