

A gauche l'utilitaire monovitesse, à droite le sportif à quatre vitesses et petit guidon mais, en fait, la base technique est identique sur les deux derniers Solex.

SOLEX TENOR

Le chant du cygne

LE TÉNOR DÉTIENT LE TRISTE PRIVILÈGE D'AVOIR

ÉTÉ LE DERNIER MODÈLE CONÇU PAR

L'USINE SOLEX. CHARGÉ DE ROMPRE AVEC

L'IMAGE TRADITIONNELLE DE

LA FIRME, CE CYCLOMOTEUR NE CONNUT,

MALGRÉ SON NOM, QU'UNE

CARRIÈRE FUGITIVE AVANT... UNE EXTINCTION

DE VOIX DÉFINITIVE.

dissement par turbine. Erreur commerciale manifeste, ce nouveau produit ne rencontre pas un grand succès. Ses atouts technologiques et son esthétique d'avant-garde douteuse ne séduisent ni la clientèle traditionnelle, ni celle des lycéens et étudiants. Un discret restyling, retour vers davantage de classicisme, lui vaut en 1972 l'appellation de 6000 mais ne change rien à l'affaire. Pour redresser, s'il en est encore temps, une situation financière peu florissante, Solex joue alors sa dernière carte avec le Ténor.

UN SOLEX POUR LES JEUNES

Présenté de manière conjointe au Pli-Solex (un 5000 pliable... comme son... l'indique) par le biais d'une conférence-vente, événement rare pour la firme, le Solex 8000 Ténor est proposé au public en

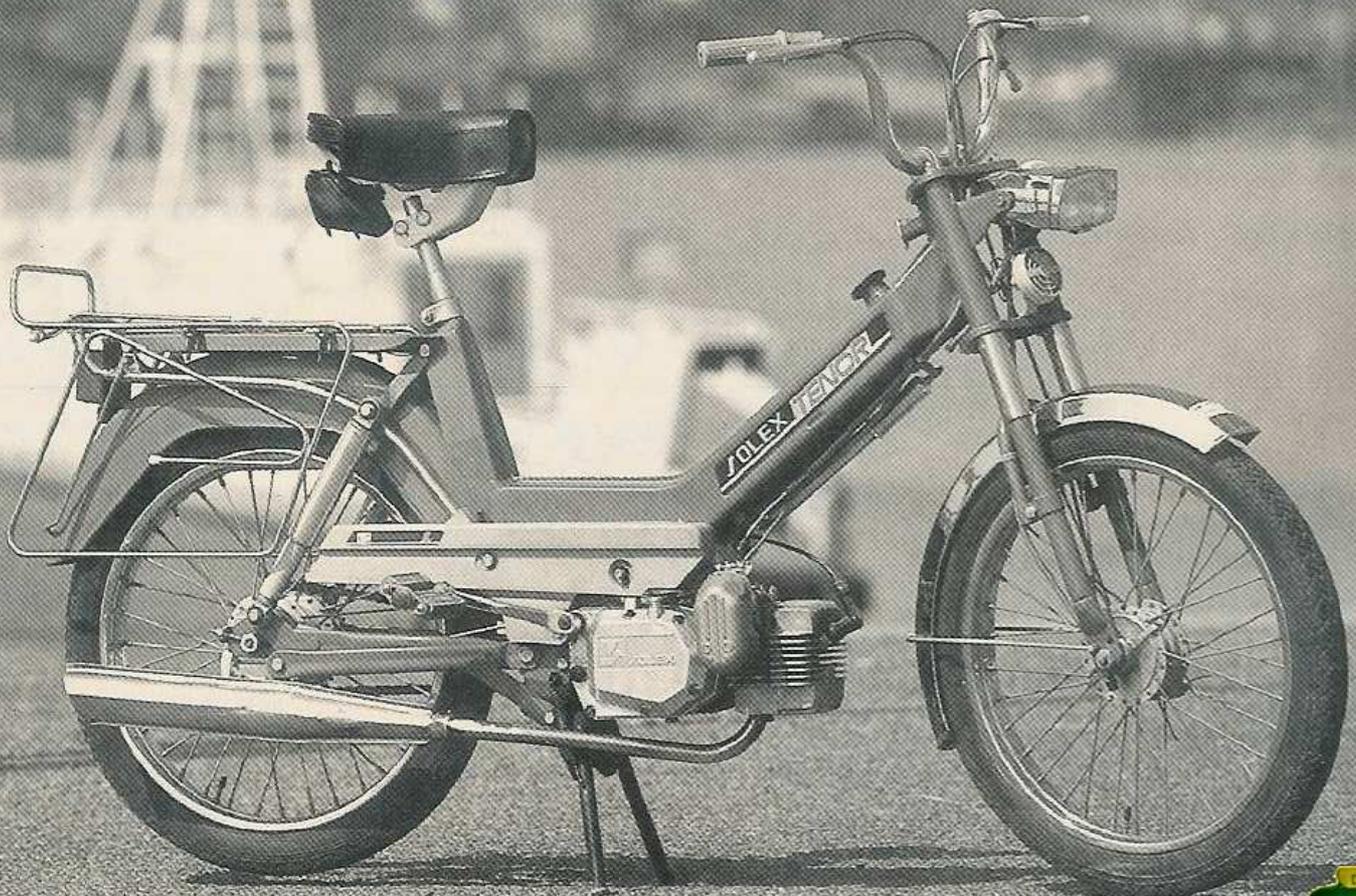
● Après un quart de siècle de fidélité à la "bicyclette qui roule toute seule" et à son éternelle robe noire, la firme Solex, face au recul des ventes, décide d'innover en 1968 avec l'introduction de la couleur sur

le 3800. Elle s'engage, en octobre de la même année, sur la voie de la diversification avec le Flash, un Solex révolutionnaire doté d'une transmission acatène, d'un frein à disque arrière et d'un refroidi-

mars 1973. Moins résolument novateur que le 6000, il veut répondre aux aspirations des jeunes tout en utilisant les solutions éprouvées qui ont si bien réussi jusqu'ici aux autres constructeurs français. Ce nouveau cyclo reprend donc l'architecture générale chère à la concurrence : le cadre en tôle emboutie en forme de V intègre le réservoir d'essence, la transmission s'effectue par chaîne et le moteur occupe une position centrale sous le cadre. La fourche avant télescopique est empruntée au 6000 mais, fait nouveau, le Ténor dispose également d'une suspension arrière. Les roues de 17 pouces sont dotées de freins à tambour à l'avant comme à l'arrière, la peinture est émaillée de couleurs vives et le guidon est équipé de poignées classiques. Pour la première fois dans l'histoire de la marque, le moteur n'est pas une production maison mais un Franco Morini monovitesse à cylindre horizontal, adopté, dit-on, pour sa compacité. De type super carré (40,4 mm d'alésage pour 39 mm de course), il développe la puissance fort honorable de 1,8 ch au régime maxi de 6.300 tr/mn. Comme beaucoup de ses homologues transalpins, il présente la particularité de

posséder un embrayage semi-automatique à bain d'huile. Pour démarrer le moteur, il faut actionner un levier situé à main gauche alors qu'ensuite, l'embrayage fonctionne automatiquement sous l'action de la force centrifuge. Avantage du système, le conducteur n'a aucune manoeuvre à opérer pour bénéficier de la position vélo, moteur arrêté. Par ailleurs, ce bloc moteur est accompagné de son traditionnel carburateur Dell'Orto SHA 14/12, un détail qui ne manque pas de sel si l'on garde à l'esprit que Solex est par ailleurs le premier constructeur mondial en ce domaine ! Le modèle fait l'objet d'un lancement très médiatique avec en point d'orgue une campagne télévisée durant l'été 73. Deux versions se partagent les faveurs du public. Le Ténor L (pour Luxe) et le Ténor S (pour sport), caractérisé par ses équipements supplé-

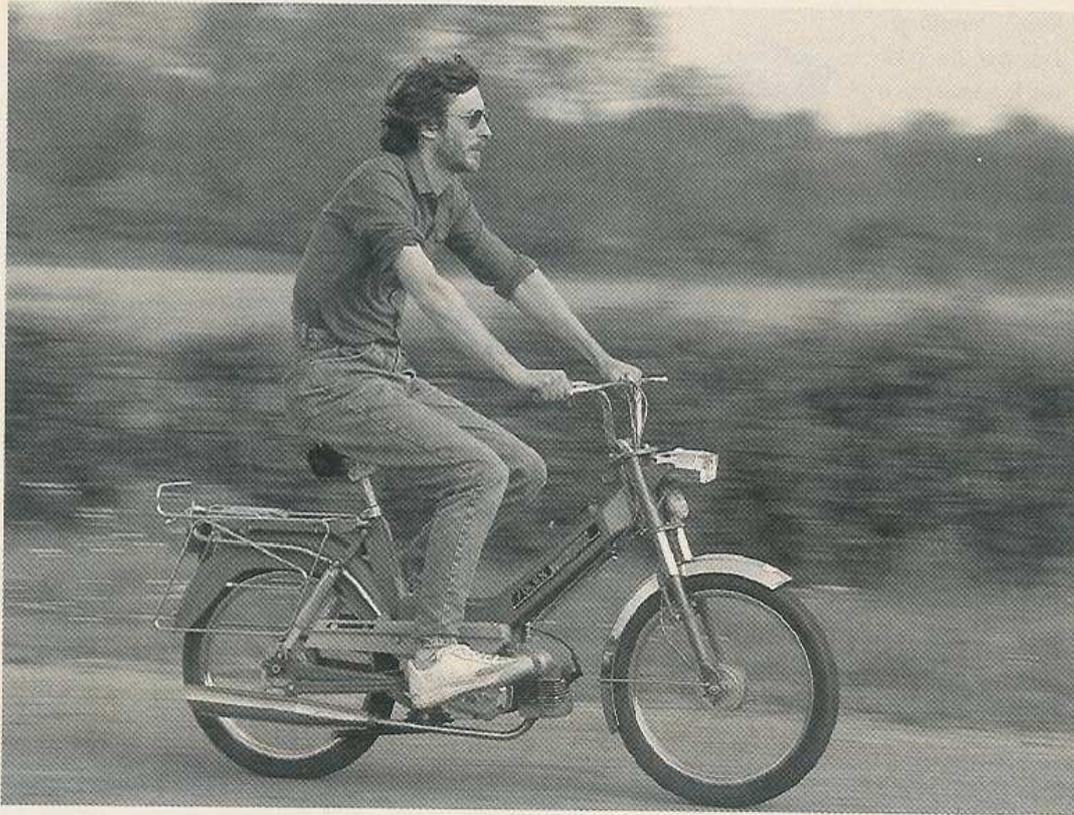
Le S4 était, dans les années 70, l'un des derniers cyclos-sport malgré son cadre ouvert : blouson de cuir et casque intégral de règle !



La silhouette du Ténor ne se démarque de celle d'une simple Mobylette que par son pot d'échappement "sport"

INDENTIFICATION

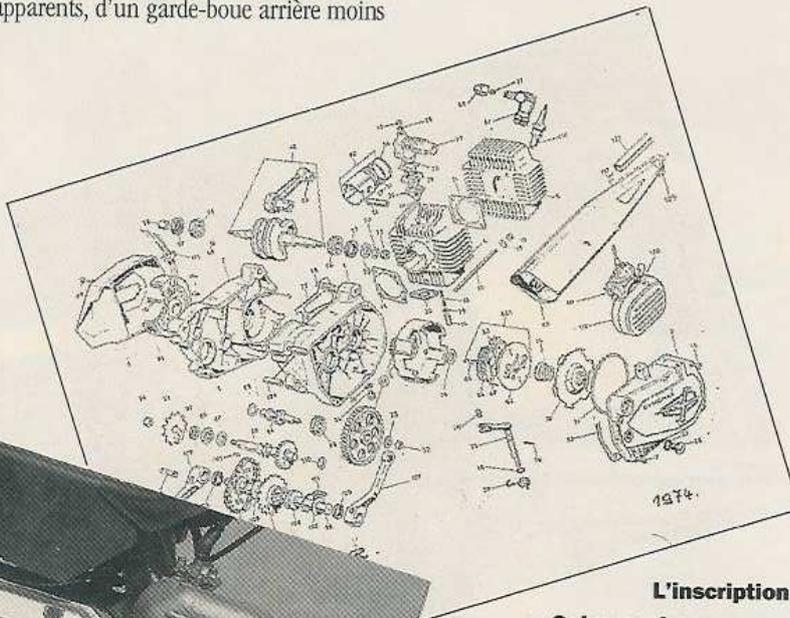
N° MOTEUR	MOTEUR	APPELLATION	PRODUCTION ESTIMÉE
à partir de 8.000.001	Franco Morini monovitesse	L, S, R	17 à 20.000
à partir de 8.500.001	Franco Morini 4 rapports	S4	1.500 à 2.000
à partir de 9.000.001	Laura	GL, GS	12 à 15.000



Mieux vaut être d'un gabarit raisonnable pour bénéficier d'une position confortable !

mentaires. Disponible dans un seul coloris -jaune Palma- ce dernier se pare en effet d'une selle biplace, d'un guidon plat, d'amortisseurs arrière à ressorts chromés apparents, d'un garde-boue arrière moins

enveloppant, d'enjoliveurs de cadre et de clignotants à transistors qui tendent à justifier un supplément de prix de l'ordre de 30 %.



L'inscription Solex cache une mécanique Morini, ici à quatre vitesses. Ci-dessus l'éclaté moteur des modèles L, S et R, à l'embrayage automatique typiquement italien.

UN SOLEX A VITESSES

La gamme s'élargit après une année de commercialisation ; vers le bas avec le Ténor R (pour Rigide), un modèle dépourvu de suspension arrière et du phare chromé avec compteur incorporé et doté de garde-boue peints, mais aussi vers le haut avec le Ténor S4, annoncé dès le Salon 1973. Proche parent du Ténor S en ce qui concerne la partie-cycle, le S4 est équipé, ça ne "rigole plus", d'un Franco Morini à quatre vitesses au pied. En fait, seuls les carters diffèrent et la puissance revendiquée demeure inchangée. Pour accroître son côté sportif l'engin est livré uniquement en rouge. La fourche avant dite "renforcée" utilise des ressorts de suspension apparents et le phare rond avec compteur séparé remplaçant le Soubitez rectangulaire est également particulier au modèle. Enfin, le S4 conserve ses traditionnelles pédales, conformément aux exigences en vigueur à l'époque, mais la gauche est verrouillable afin de ramener ces deux fâcheux appendices sur un même plan et de permettre ainsi une utilisation plus rationnelle du sélecteur. A la conduite, cela occasionne néanmoins un désagréable mouvement de balancier des pieds tandis que l'absence de commandes reculées se traduit par une position de conduite caractéristique couramment appelée "crapaud sur une boîte d'allumettes". Sur notre modèle d'essai, les diagrammes moteur revus à la hausse faussent quelque peu la comparaison avec la version monovitesse. Le moteur a du couple, la boîte de vitesses relativement bien étagée apporte un avantage certain en accélération et son maniement devait combler de joie la clientèle sportive. Destiné aux adeptes de balades plus tranquilles ou cantonné à un usage utilitaire, le Ténor L semble encore aujourd'hui tout à fait apte à remplir son contrat. La position de conduite est radicalement différente, beaucoup plus droite, le guidon haut accroît la prise au vent mais aux allures atteintes, il n'y a là rien de dramatique. Accélération et vitesse de croisière sont d'un bon niveau. Seule précaution nécessaire : aider le moteur d'un coup de pédale au démarrage pour éviter un patinage excessif de l'embrayage automatique d'où, peut-être, la réputation de faiblesse attribuée à cet organe. Enfin, freinage et tenue de route s'avèrent très corrects sur nos deux machines... quoique le S4 souffre d'un jeu excessif du bras oscillant dû à l'usure des bagues.

TROP TARD 

En 1974 toujours, quelques jours plus tard, l'usine décide pour ses modèles à



Ci-dessous, le dernier-né de Solex sera aussi une fin de lignée...

embrayage automatique d'abandonner la motorisation Franco Morini au profit du moteur Laura de fabrication hollandaise. Incliné à 25° par rapport à l'horizontale, celui-ci se différencie essentiellement de son prédécesseur transalpin par son admission à clapets, une caractéristique qui permet au Ténor de faire jeu égal sur ce point avec un grand rival, le Peugeot 103. A cette occasion, les modèles changent de dénomination, devenant GL et GS. Malheureusement, tous

ces efforts interviennent trop tard, Solex est au bord de l'abîme. Son rachat par Renault l'année suivante transforme de manière éphémère les Solex Ténor en Renault 2000 et les accords de participation intervenant avec Motobécane presque aussitôt mettent un point final à leur carrière. Motobécane s'empresse en effet de supprimer ces modèles qui viennent faire double emploi avec sa propre gamme. En deux années de commercialisation, le Ténor n'aura

pas dépassé le cap des vingt mille exemplaires et le confidentiel S4, livré au compte-gouttes aux concessionnaires, n'aura connu qu'une diffusion totale de l'ordre d'un à deux mille exemplaires... ce qui en fait aujourd'hui un modèle très prisé des collectionneurs de la marque.

Outre ses quatre vitesses au pied, le S4 bénéficiait d'une fourche et d'amortisseurs à ressorts apparents, ainsi que d'un gros phare rond. Ces attributs ne l'ont pas sauvé...

moto
LEGENDE

LE SPECIALISTE

Aujourd'hui, le nom de Solex paraît à jamais indissociable de la silhouette familière du 3800, le plus vendu de tous. Mais s'en tenir à cette évocation, c'est résumer 40 ans de la vie d'une famille à un seul de ses représentants. Franck Meneret s'intéresse lui à tous les modèles et les deux Solex de cet essai lui appartiennent. En marge de sa collection, il accumule une volumineuse documentation et poursuit inlassablement ses recherches sur la marque, notamment le recensement des modèles à faible diffusion (Micron, Pli-Solex, Ténor S4). Signalons encore que notre homme diffuse gratuitement à l'attention des passionnés un bulletin d'information mensuel intitulé "Le VéloSolex Illustré". N'hésitez donc pas à le contacter.

Franck Meneret, 16, chemin de Bellevue, 44360 Etienne-de-Montluc, tél: 40.86.90.40.



Ténor, le dernier-né Solex: c'est un sprinter et un coureur de fond.



VELOSOLEX