



Dernier représentant de la lignée des Solex à cadre rond, le 2200 offre un très bon compromis entre facilité d'utilisation et charme propre aux « vieux » Solex. Et toujours avec cette conduite si particulière pour le novice...

Textes: Pierre-Louis Champeaux
Photos: B. Asket / Virage Agency

Lorsqu'apparaît le Solex 2200 en juin 1961, ce drôle d'engin a déjà quinze ans de carrière derrière lui, et un public acquis à sa cause pour le soutenir. À tel point qu'il va tarder à évoluer, se contentant souvent de suivre la concurrence avec quelques années de retard. Il faudra par exemple attendre 1959 et l'arrivée du 1700 pour profiter d'un embrayage centrifuge, quand un Vélovap rival en bénéficiait depuis un certain temps. Le moteur calait donc à chaque arrêt, obligeant une fois de plus le « pilote » à pédaler pour redémarrer son Vélosolex. Le lancement du 2200 correspond davantage à un changement de législation qu'à une véritable évolution. À compter du 1^{er} août 1961, l'antiparasitage devient obligatoire sur les cyclomoteurs neufs, ceux d'occasion pouvant patienter jusqu'en novembre de la même année. Jusque-là, les heureux propriétaires des premiers postes de télévision voyaient l'image se troubler à chaque passage d'une Mobylette, d'un Solex ou encore d'un BB Peugeot. Certes, à cette occasion, le moteur est plus puissant (si, si!). Mais le modèle continuera d'évoluer tout au long de sa carrière sur de nombreux points (carters moteur, guidon, poignées, fourche, selle, décoration...). Ici, pour une utilisation régulière plus sûre, cet exemplaire de fin 1962 a droit à un frein arrière à tambours, normalement réservé aux 3300, 3800 et 5000. Car, comme le 1700, ce 2200 est prisé en raison de sa facilité d'emploi (embrayage automatique) et de son allure, plus proche des modèles originels que celle des 3300/3800. Mais on peut aimer le rétro et douter de l'efficacité des freins à patins censés arrêter l'équipage...

LA TECHNIQUE	
Cylindrée	49 cm ³
Puissance	0,7 ch à 2500 tr/mn
Couple	NC
Carburant	Mélange deux temps (à 4%)
Alimentation	Carburateur et boîte à clapets
Refroidissement	Par air
Transmission	Galet, chaîne secondaire (mode vélo)
Consommation	1,4 l/100 km
Réservoir	1,4 litre
Poids	28 kg
Pneus	1.75 - 19
Vitesse maxi	30 km/h

1962 VéloSolex 2200

À PARTIR DE 400€



Le réservoir

Sur le 2200, il est en tôle. C'est plus joli, mais ça rouille et ça n'apprécie guère les chutes. Cela dit, le modèle en plastique peut fondre.



Le phare

Le 2200 est le dernier Solex à posséder un phare rond, remplacé par un modèle rectangulaire. Son efficacité: équivalente à celle d'un briquet...

Le cadre

Le 2200 est également le dernier à conserver le cadre à section ronde, plus rétro d'aspect et... plus solide. En courses, il est souvent préféré à son remplaçant.





l'essai du novice

Un Solex 3800, ce n'est déjà pas bien vif. Alors face à un 2200 encore moins puissant (c'est vraiment possible ?), je me demande si ce petit moteur flanqué devant le guidon va être capable de mouvoir ma grosse carcasse. En plus, il n'y a même pas de poignée d'accélérateur ! Bon, allez, je me lance. Je bascule le moteur vers l'avant pour que le galet entre en contact avec la roue et je pédale, sans oublier d'actionner le décompresseur à droite. Dans un bruit improbable, la mécanique de machine à coudre se réveille et me propulse à la vitesse supersonique de... 30 km/h. Tant que c'est plat, les choses se passent bien, du moins sur sol sec. Une première tentative de freinage me montre combien cette vitesse est déjà suffisante pour se faire peur. L'arrosage abondant d'un camion de nettoyage que j'ai l'honneur de doubler (le pauvre est limité à 25 km/h !!!) met en transe le galet, qui semble davantage occupé à user la roue avant qu'à la faire avancer. Une fois rabattu, je retrouve un bitume sec réconfortant. Mais voilà qu'un rond-point se dessine à l'horizon. Pas question de perdre mon élan (de toute façon, les freins sont partis voir ailleurs), j'aborde l'obstacle à fond. Finalement le poids haut perché, qui plus est sur l'avant, se montre bien plus efficace pour m'inciter à réduire l'allure. Je me détends, je roule en Solex...

La poignée

Pas de poignée tournante jusqu'en 1967 sur un Solex. Soit vous êtes à fond, soit au ralenti. Ce qui ne change finalement pas grand-chose !



La selle

En l'absence de suspensions et de mousse sous l'habillage, les deux gros ressorts sous la selle assurent seuls le « confort » du pilote.



La boîte à outils

Sous le porte-bagages, au-dessus du feu se trouve une petite boîte à outils permettant d'emporter l'essentiel : une bougie, de quoi réparer un pneu et quelques clés.



les points à surveiller

LE RÉSERVOIR

Jusqu'au 3300, il est en tôle. Outre le risque de l'abîmer en cas de chute (un pare-chocs chromé est un accessoire aussi joli qu'utile), la dégradation du revêtement intérieur entraîne des soucis de carburation.

LE GALET

C'est lui qui transmet la puissance à la roue avant. Jetez un œil à son état de surface. Creusé, il trahit un Solex ayant beaucoup roulé.

LES PNEUS

L'état de celui placé devant est primordial. Trop usé, il ne permet pas au galet de transmettre la « puissance ». Trop vieux, ce qui est fréquent, il dégrade la tenue de route, déjà perfectible quand tout va bien.

Le frein arrière

D'origine, il est à patin, comme à l'avant. De quoi assurer un ralentissement faiblard, incitant certains à lui préférer le modèle à tambours des séries suivantes.