



14 à 16

SOLEX

8000 TENOR

Présentation

Plus aucun rapport donc avec le solex classique. Là, nous avons un cyclo-moteur, très joli, fin, avec des amortisseurs à l'avant et à l'arrière et un moteur sous le cadre.

D'emblée, il est assez séduisant de forme, toutefois, nous regretterons sa couleur orange passée. Nous aurions préféré des tons plus gais et plus criards.

Sur la version standard, pas de clignotants, dommage, dommage qu'il faille acheter le sport pour rouler en sécurité...

Joli dessin du porte-bagage arrière et du feu arrière protégé des tonnes de livres d'école et des lourds cartables par un arceau chromé le surmontant. La selle est classique, les freins à tambour, réservoir de forme allongée sur le cadre, anti-voil de direction inclu dans la poutre maîtresse. Le moteur mono-cylindre deux temps est placé horizontalement et d'un dessin agréable. Le phare chromé, avec sa mise en route sur sa tête, (le pôvre)... nous aurions préféré un tout au guidon plus pratique et moins dangereux.

Voilà à peu près tout pour ce qui est de la présentation.

En selle

Première constatation, la selle est plus dure que sur le classique « solex », mais il y a des amortisseurs. Starter enclenché (il se trouve en bout du filtre à air côté carbu) prendre la poignée qui se trouve sous celle du frein arrière et qui sert à embrayer le moteur. Une fois le moteur chaud, il suffit d'ouvrir les gaz à fond pour entendre un dé clic et s'apercevoir que le cliquet de starter est revenu à sa position initiale. Le démarrage à froid comme à chaud ne pose aucun problème. D'emblée on se rend compte que ce cyclo-moteur est plus particulièrement destiné aux jeunes, en effet chez une grande personne le filtre à air gêne le pied droit, les amortisseurs talonnent assez facilement, mais le moteur, lui, ne rechigne pas et il emmène allègrement soixante dix kilos. Avec un poids moyen, il devient parfait sur route accidentée. Sur route plane, la vitesse oscille alors au compteur aux environs de 55 km/h ce qui, je pense, fait un correct 45 km/h, vu le nombre de cyclos doublés sur le parcours. Le freinage est excellent à l'arrière comme à l'avant et est suffisamment puissant et progressif pour arrêter dans les meilleures conditions l'engin et son pilote.

Non ce n'est pas une 5000 mini-pliable avec galet sur chacune des roues et une marche arrière. Fini les coups de pédales en côte, l'impression de faire du vélo avec un poids sur la roue avant. Le solex de papa, dont tant de gens sont tombés amoureux, n'a pas encore vécu... mais deux modèles viennent s'ajouter à la gamme « à galet ». Le 8000 et le 8000 sport qui, comme son nom l'indique, est la version sport de ce 8000.



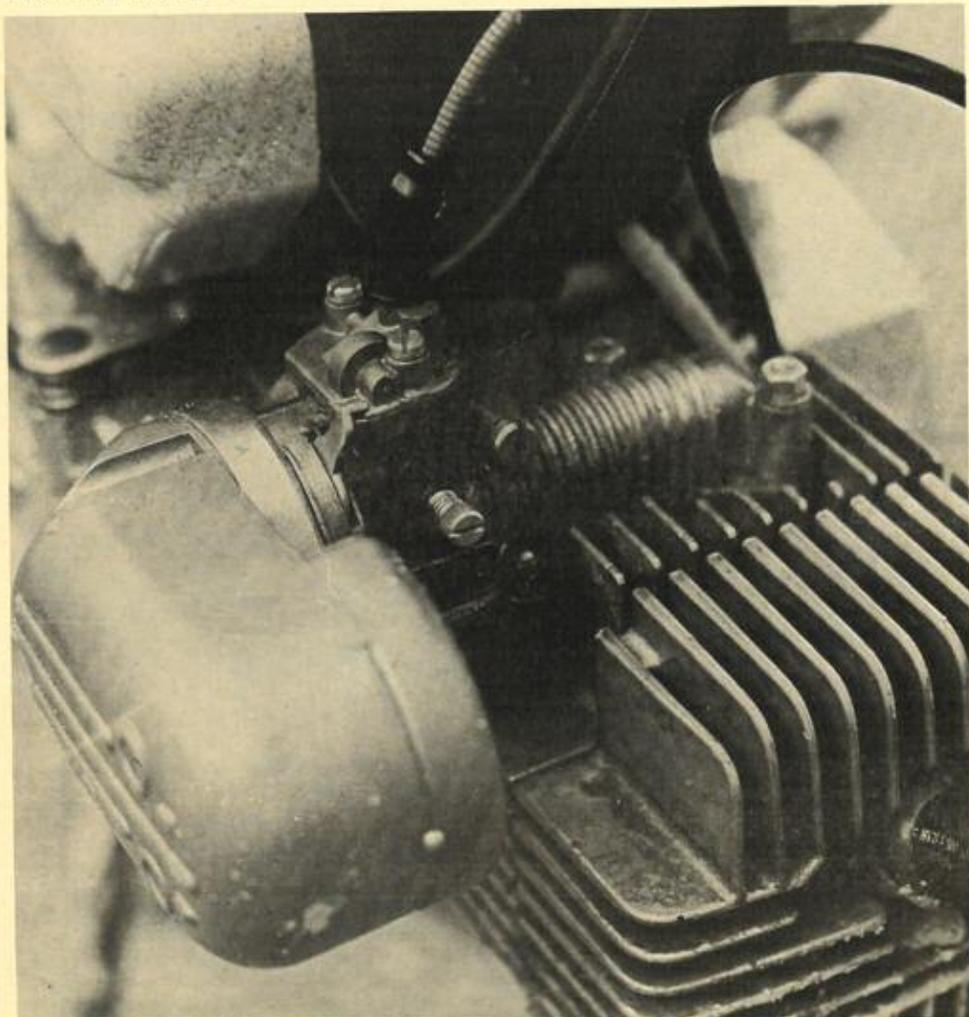
Ils furent tous unanimes.



Comme en course.



Promenade en sous-bois.



Remarquez le cliquet du starter.



Le bloc moteur.



Les jeunes ont la parole

Essayer un cyclo en tant que grande personne c'est amusant mais c'est un peu faussé. C'est pour cela que je la confiaï à trois jeunes. Ils l'eurent tout de suite en mains, malgré leurs tailles différentes.

En les voyant prendre des angles et attaquer comme des fous j'ai regretté ne pas avoir la version sport mais eux non contents de faire frotter la béquille sur le macadam décidèrent de faire du speed-ways sur un terrain gras. Pauvre cyclomoteur, ce n'est pas sa vocation mais il s'en accomode très bien et ne manque qu'un peu de puissance pour permettre des glissades de plusieurs mètres... Ils furent tous d'accord : c'est extra.

Pour conclure

Gageons qu'il séduira beaucoup de jeunes car il est fait de par ses dimensions pour les jeunes. Il est bien conçu, d'un prix raisonnable, nous regrettons tout de même sa couleur fade et la démultiplication mal appropriée au vélo en cas de panne.

Fiche technique

Solex 8000 standard (ténor)

Moteur :

Monocylindre 2 temps
Cylindrée : 49,99 cc.
Alésage/course : 40,4 x 39 mm
Taux de compression : 7,8
Régime maxi : 6300 tours/mn
Puissance : 1,8 CV
Refroidissement par air ambiant
Graissage : adjonction d'huile à l'essence
Allumage et éclairage par volant magnétique
Consommation : 2 l aux 100 km

Transmission :

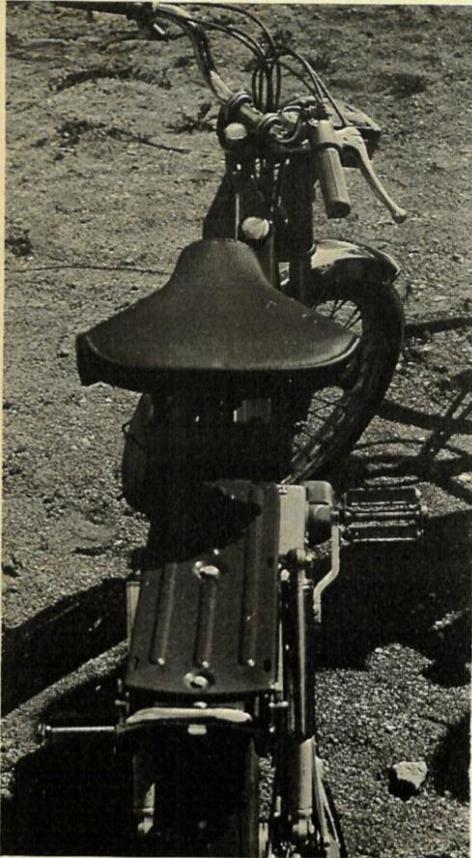
Par chaîne unique
Embrayage : système baignant dans l'huile
— de départ : commande au guidon
— de marche : centrifuge automatique

Partie cycle :

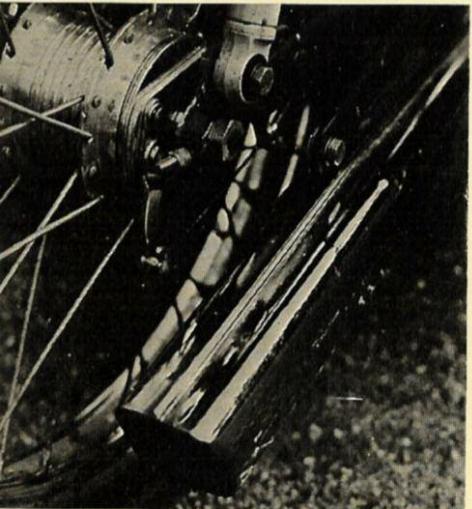
Suspension
Suspension AV : bras de fourche à tubes télescopiques et amortisseurs à ressorts.
AR : oscillante à amortisseurs télescopiques à ressorts
Frein AV et AR : à tambour
Roue AR : motrice
Pneus : à pavés de 2 14 x 17 pouces
Phare : rectangulaire chromé sur fourche AV
Avertisseur électrique - compteur kilométrique - totalisateur.
Antivol : Neimann à serrure de sécurité sur colonne de direction.
Capacité du réservoir : 4,6 l
Carburant : essence.
Dimensions :
Longueur : 1,657 m
Largeur : 0,64 m
Hauteur : 0,99 m
Poids : 42,8 kg
Disponible mars 73.
Prix prévu : 1060 F.

Solex 8000 sport

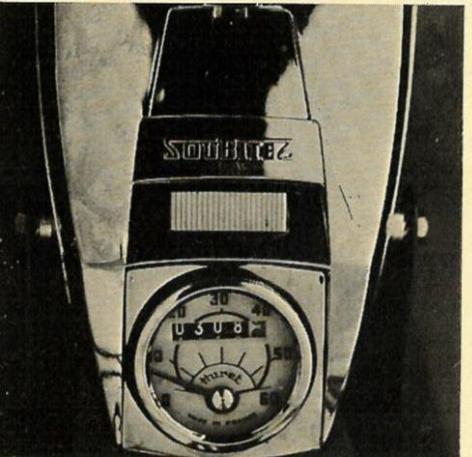
Version dérivée du SOLEX 8000 STANDARD, comportant :
Guidon bracelets.
Selle bi-position.
Amortisseurs AR à ressorts chromés extérieurement.
Garde-boue AR inox.
Clignotants AV et AR.
Carter de protection profilé.



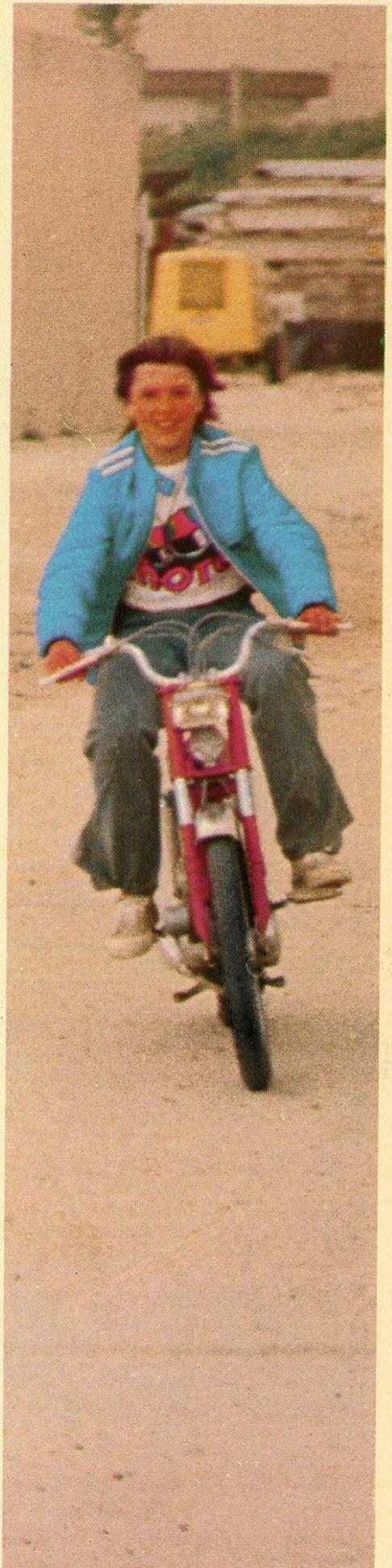
Porte-bagage, feu arrière.



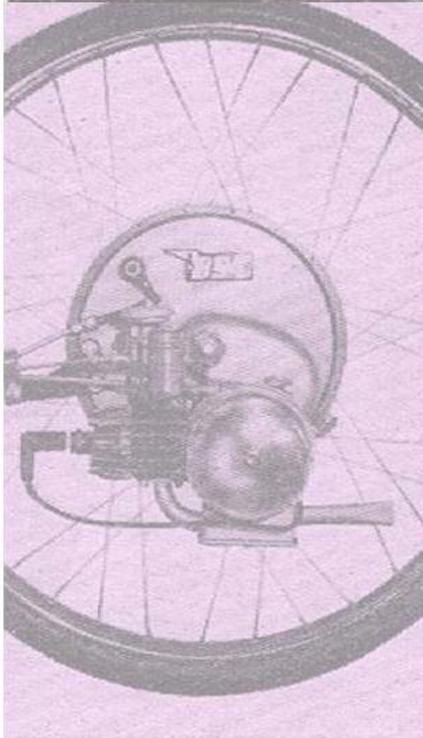
Frein arrière.



Le compteur inclu dans le phare.



IceniCAM Information Service



www.icenicam.org.uk