



A Solex motorkerékpár története

Írta: Szili Dániel

Az első motorkerékpár

A Solex társaságot két zseniális mérnök Marcel Mennesson és Maurice Goudart alapította 1905 -ben. Kezdetben fűtőkészülékek, később karburátorok gyártásával foglalkoztak.

1916-ban Marcel Mennesson kidolgozott egy olyan motorkerékpár felépítési megoldást amelynél a motor a hátsó kerék középebe került. Erre a megoldásra 1917 december 31-én szabadalmi oltalmat kapott. 1919-ben Marcel Mennesson sikeresen szabadalmaztatott egy olyan kétkerekűt, mely csupán egy csővázból és a hozzá csatlakozó ülésből, kormányból, lábtartóból, valamint egy lengővillás első felfüggesztésből állt.

A fordulat, avagy a VeloSolex születése

A nagy fordulatig és az általunk is jól ismert VeloSolex motoros kerékpár születéséig 1940-ig kellett várni. Ekkor készült el Marcel Mennesson kezei között az elsőkerék hajtású Solex első prototípusa. Ennek a motornak a felépítése már megegyezik a mai Solex -ek felépítésével: első villára erősített egyhengeres, motor, melynek hengere kívül esik a kerekek középvonalából, dörzskerékajtás, benzinpumpa mely az úszó nélküli karburátorba és vissza a tankba is szállítja az üzemanyagot. Az ekkor még 38 cm³ -es motor egy fekete, aranszegélyes, férfi kerékpárra került, melynek kerékátmérője mai szemmel meglehetősen nagy, 700 mm volt.



Az első Solex prototípus

1943 Július 7-én új lehetőségek nyíltak, megszületett a segédmotor-kerékpár kategória, mely lehetővé tette az 50 cm³ vagy annál kisebb motorok alkalmazását. Ezzel megindulhatott az új, nagyobb hengerűrtartalmú Solex -ek fejlesztése, majd sorozatgyártása. Az új modell már 1942-ben elkészült, de a végleges verzió csak 1946-ban jelent meg. 1942-től 1946-ig csaknem 700 darabot készítettek, melyeket a gyár munkatársai próbáltak ki és tökéletesítettek.



A második Solex prototípus

A sorozatgyártás kezdete

Az első VeloSolex -et 1946-ban adták el, ekkor a gyár kapacitása mindössze 15 kerékpár/nap volt. 1947-ben a Britis Petróleum 2 literes kannákban piacra dobott egy kifejezetten Solex -ek számára készített üzemanyagot, melynek neve „Solexin” volt. Ez az üzemanyag nem volt más, mint előre elkészített benzin-olaj keverék, mely a kor üzemanyagainál tisztább, lerakódásmentesebb üzemet biztosított.

1948-ban 25 000, 1949-ben pedig már 36 000 Solex készült! Természetesen a motoros-kerékpár ára ebben az időben folyamatosan emelkedett. 1953-ban már 100 000 Solex készült, a siker olyan hatalmas volt, hogy a rengeteg forgalmazó ellenére egy-egy motoros kerékpárra hónapokat kellett várni és a feketekereskedelem is megindult. Ebben az évben a kereslet úgy megugrott, hogy a működő három gyár kapacitása is kevésnek bizonyult.

A 330 és a 660 születése

1954-ben megjelent egy új modell a 330, majd 1955-ben a Párizsi Show alkalmából bemutatásra került a 660 -as típus.



A 330 -as típus



A 660 -as típus

Változások a motorban, 1010, 1400, 1700, S 2200, S 3000 és a Vélovap

1957-ben megjelent az 1010, jelentősen módosított motorral, majd 1958-ban az 1400, mely kisebb és keskenyebb kerekeket kapott. De mi változott a motorban? A korábbi Solex motorok keresztöblítésűek voltak és ennek megfelelően terelőgátas, másképpen tarajos dugattyúkkal rendelkeztek. Az új modelleknél a jóval tökéletesebb gázcserét biztosító huroköblítéses rendszert alkalmazták, melynek megvalósításához az eddig a

kipufogó nyílással szemben lévő átömlő csatornát a henger két oldalán átellenben kialakított átömlő csatornák váltották fel. Az áramlási követelményeknek megfelelően a dugattyúról eltűnt a taraj, teteje kissé ívesre, de csaknem laposra változott.

A kétütemű motorokat forradalmasító lapos dugattyús megoldás nem a Solex márkanévhez fűződik, szülőatyja dr. Shnürle német mérnök, aki az 1934-ben megjelent DKW RT 100-as motorkerékpáron alkalmazta ezt először.

Az 1960-ban megjelent 1700-as modell ismét nagy változást hozott. Az új modellt kettős funkciójú automatikus kuplunggal látták el, így megálláskor többé nem kellett a motort sem kiemelni, sem leállítani. Ez az újítás piaci szükséglet is volt, hiszen konkurenciaként jelentkezett egy a Solex -hez hasonló felépítésű motoros kerékpár, a Vélovap. 1960-ban már 5 gyár készített Solex -eket.



Az 1700-as modell



A konkurencia: Vélovap

1961-ben jelenik meg az S 2200, kissé növelt motorteljesítménnyel, majd 1964-ben az S 3300 új vázzal.

A Legenda: S 3800

1966 ismét egy különösen fontos év, ugyanis feltűnik az első S 3800 –as típus, amit kisebb különbségekkel, de gyakorlatilag a mai napig változatlan formában gyártanak. Ez lett a legendás, jól ismert Solex.



Az S 3800 –as Solex

Különleges modellek: Micron, 5000, Plisolex és a Ténor

A Solex történelem kapcsán meg kell említeni néhány különleges modellt is. Ilyen az 1968-tól 1974-ig gyártott Micron. Ez egy robogószerű, kiskerekű szerkezet, melynek első kerekét gyakorlatilag egy S 3800 –as motor hajtja.



A Micron

Egy igen különös típus az 1969-ben Flash, majd 1972-től 6000 –es néven árusított moped. Különlegességei közé tartozik a hossztengelyével párhuzamosan elhelyezett, az S

3800-asból kifejlesztett, de annál valamivel erősebb motor, mely kardántengely segítségével hajtja a hátsó kereket, valamint a hátsó tárcsafék. Bár gyorsabb volt mint a hagyományos Solex -ek (igaz a fogyasztása is nagyobb volt, kb. 2 l/100km), hiszen elérte a 40 km/h sebességet is, de a gyártott darabszám mégsem emelkedett 100 000 db fölé.



A Flash

1971-ben jelent meg egy új modell, melyet az S 3800 -assal együtt gyártottak. A modell neve: 5000. Ez a jármű igen hasonlított az S 3800 -asra, motorja azzal azonos is volt, de kerekei kisebbek 16 '' -ak voltak. Négy színben készült: pálmásárga, narancs, lagúnakék és törtfehér. 1973-ban felváltotta a „PliSolex” mely elődjétől összecsucskható vázában különbözött. Az utolsó PliSolex 1978-ban gördült le a futószalagról.



Az 5000 -es Solex



A PliSolex

A Solex kísérletezett hagyományos mopeddel is, melyet Ténor névre kereszteltek. Ez a modell hagyományos moped felépítésű, többféle változatban készült, de sohasem Solex motorokkal. Sikert nem hozott.

Solexek és születésük

A típus születése (árusítás kezdete)	A típus neve
1940	Első prototípus
1942	Második prototípus
1946	VeloSolex
1954	330
1955	660
1957	1010
1958	1400
1960	1700
1961	S 2200
1964	S 3300
1966	S 3800
1968	Micron
1969	Flash
1972	6000
1971	5000
1973	PliSolex
1973	Ténor