



e-Solex 2009

Toujours compétitif

vendredi, 23 janvier 2009

Première évolution du médiatique cyclo électrique, la version 2009 de l'e-Solex reçoit des améliorations destinées à faciliter l'usage quotidien et la fiabilité, sans rien changer au concept de base. Nous l'avons testé.

[Trois ans après son lancement](#), le Solex électrique évolue pour la première fois en 2009. Avec cette version "2.0" présentée il y a quelques semaines, le groupe Cible a pris en compte les remarques des utilisateurs et des distributeurs. Très proche du modèle déjà essayé, celui-ci promet une fiabilité supérieure et effectue ses premiers tours de roues à l'export.



Fondamentalement... identique

On retrouve donc avec plaisir l'allure débonnaire de ce jouet urbain néo-rétro. Le coup de crayon du bureau de style italien Pinninfarina n'a pas pris une ride. Hormis le logo "électrique" apposé à l'arrière du cadre, l'e-Solex 2009 est identique à [son prédécesseur](#). Il est d'ailleurs toujours assemblé en Chine. A l'image des serrures, quelques détails de finition trahissent le souci de contenir les coûts de fabrication pour offrir un prix serré. Mais les améliorations annoncées promettent d'être plus sensible à la conduite, alors action !

Avec une selle réglable sur 6 cm pour améliorer le confort des grands gabarits, le Solex du nouveau millénaire se livre encore plus facilement. Il emprunte au vélo une prise en main intuitive. Il suffit de s'asseoir, de mettre le contact et de tourner la poignée de l'accélérateur : on décolle calmement dans un silence presque parfait. A l'image de son allure, notre vélomoteur est destiné à une vocation paisible. Si les moteurs électriques ont pour caractéristique d'offrir immédiatement un couple maximum, l'e-Solex 2.0 n'a rien d'une catapulte. En revanche il s'avère effectivement plus silencieux que son prédécesseur, notamment au passage des pavés. Le tendeur de chaîne ajouté cette année évite de l'entendre cogner contre le cadre, bien vu ! En revanche, l'amortissement ne fait guère de progrès. Sur ce point, certains vélos à assistance électrique font nettement mieux, dommage... en attendant la version 3.0 ?



Anti-stress ?

Tout comme l'accélération douce, la vitesse de pointe est identique à celle de la première version, soit 35 km/h sur le plat. Les freins à disques de 160 mm de diamètre, type vélo, nécessiteront un peu de poigne pour vous arrêter promptement. En revanche, vous remonterez facilement les rues pentues à environ 30 km/h. C'est mieux et surtout largement suffisant pour doubler un utilisateur de Vélib' sans vous départir de la sérénité qui sied à l'usage de l'e-Solex. En effet, il s'apprécie davantage dans les ruelles calmes que sur les artères très passantes. Mieux vaut donc tirer le meilleur de sa maniabilité hors pair et de sa légèreté (il a maigri de 1,2 kg) que d'être quelque peu bousculé par les automobilistes pressés. Relativement lent mais non polluant et silencieux, on ne peut que pester contre l'interdiction aberrante d'emprunter les voies de bus !



Toujours compétitif

L'e-Solex se destine donc toujours à de très courts trajets en centre-ville. Avec son allure intemporelle suscitant toujours autant d'intérêt, son silence et son absence d'émissions nocives, les zones limitées à 30 km/h apparaissent comme son milieu naturel. Tant mieux car son autonomie reste limitée. Si elle varie évidemment en fonction de votre goût pour le pédalage, il faudra bien souvent recharger les batteries après 30 km ou environ une heure d'utilisation. Mais la plupart des Solex retrouvent le garage bien avant cette échéance. Et grâce à l'ajout d'une prise sous la selle, il est maintenant possible de le recharger sans sortir la batterie du cadre. Cette dernière utilise maintenant la technologie lithium-polymère, plus stable à la décharge. Fabriquée en Corée, elle participe malheureusement à l'augmentation du tarif. La nouvelle version s'échange en effet contre 1 595 € ; 345 € supplémentaires qui éloignent un peu l'e-Solex du concept du prix du vélomoteur au niveau du SMIC. Mais il reste tout à fait compétitif face aux vélos à assistance électrique concurrents, le pouvoir d'attraction du mythe Solex en plus ! Moins rapide qu'un cyclo thermique, il imposera son prix placé à tous les scooters électriques équivalents 50 cm³. Il ne lui manque finalement qu'une vitesse plus adaptée aux réalités de la circulation urbaine et davantage de confort pour être totalement convaincant au quotidien.



- indémodable
- prise en main
- nouvelle batterie
- tarif pour un cyclo électrique
- chargeur intransportable sans top case
- confort sur les bosses
- performances un peu justes
- rétroviseurs

e-Solex 2009 : A retenir

Pratique

Disponibilité : immédiate

Coloris : (selle) rouge, gris métal, marron et noir

Prix : 1 595 € au 01/01/2009



Moteur et batterie

Fondamentalement inchangé, le moteur offre toujours les mêmes performances au e-Solex électrique. Ses 400 W vous emmèneront donc calmement jusqu'à 35 km/h sur le plat. En revanche, son fonctionnement est plus silencieux grâce à un nouveau module de contrôle et au tendeur qui empêche la chaîne de battre au passage des irrégularités de la chaussée. En revanche, il ne nécessite presque aucun entretien.

La batterie change en 2009. Auparavant de type lithium-ion et fabriquée en Chine, le nouvel élément utilise la dernière technologie disponible : le lithium-polymère. Cette nouvelle batterie fabriquée en Corée par Kokam (fournisseur de Piaggio pour le [futur MP3 Hybride](#)) supporte les charges partielles. Auparavant une charge de 50% comptait comme un cycle complet, à présent, la même charge compte comme 1/2 cycle. La durée de vie d'une batterie se mesurant en cycles, elle est ici notablement augmentée (en théorie) et devrait correspondre à 10 000 km parcourus. En contrepartie, son coût de fabrication grève le prix du e-Solex. Elle se recharge à 70% en 4 heures et il faudra attendre 8 heures pour une charge complète. Ses 3,9 kg la rendent facile à manipuler par le plus grand nombre.



Nouveau chargeur

Sur ce point, le mieux semble avoir été l'ennemi du bien. De nombreux utilisateurs ont déploré le bruit émis par le ventilateur intégré assurant le refroidissement du chargeur livré avec l'e-Solex 1.0. Le nouveau chargeur est donc dépourvu de système de refroidissement forcé. Il a donc fallu augmenter la surface d'échange avec l'air. Devenu plus gros, il ne rentre plus dans le petit coffre en plastique situé au-dessus de la roue avant. Le transporter dans votre sac à dos ou dans le panier avant monté en option ne serait pas raisonnable : dangereux dans le premier cas et n'assurant aucune protection contre les intempéries dans le second cas. Le top-case apparaît donc comme un accessoire indispensable pour une utilisation prolongée. Une prise en compte d'une attente des clients pas forcément judicieuse donc. D'autant plus que l'implantation d'une prise située sous la selle permet d'y brancher le chargeur. Plus besoin de retirer la batterie et de manipuler maintes fois le capot de protection plutôt fragile. Le e-Solex pourra donc refaire le plein de watts, tranquillement stationné dans votre garage. Seules les ouïes les plus fines auraient pu être incommodées par le bruit d'un petit ventilateur...



Aspects pratiques

Pour satisfaire la demande de sécurité active, l'eSolex 2.0 peut recevoir des clignotants en option. Le pré-câblage de série garanti une installation rapide et facile. Vous serez donc mieux vu. En revanche, pour ce qui est de mieux voir, ne comptez pas sur les rétroviseurs. Le champ de vision est tout bonnement ridicule. Qu'il y en ait un ou deux ne change rien à l'affaire : ils brillent par leur inefficacité. Rien de réhabilitoire puisque effectuer des contrôles directs est inhérent au fait de prendre un guidon ou un volant. Par ailleurs, votre vitesse réduite impose de l'anticipation pour éviter les mauvaises surprises.

En revanche, le nouvel affichage du compteur comporte une jauge de charge à 7 graduations. Les deux dernières font figure de "réserve" et indiquent qu'il vous reste encore environ 15 minutes d'autonomie pour trouver un point de recharge.

Par Charles Gaurier - Photos Bertrand Carrière
