



HDC 236

De *Solex* als 'paspoort naar de vrijheid'

Vernuftig brommertje veroverde Nederland

Tienduizenden Nederlanders hebben sinds het eind van de jaren veertig op een Solex gereden. Het vernuftige brommertje met zijn rolletje op de voorband was ooit een populair vervoermiddel. Er waren zelfs wachtlijsten voor. Maar de helmplicht in 1974 betekende de doodsteek. Over de Solex is onlangs is een boek verschenen: **Het Grote Solex Boek.**

door Jacqueline van Ginneken



Opschieten doet het niet met een krappe 25 kilometer per uur, maar de Solex snort wel aangenaam geluidloos over de weg.

Precies weet hij het niet, maar hij heeft zo rond de 250 bromfietsen waaronder 50 Solexen. Jan Klugkist uit Moordrecht mag je gerust een liefhebber noemen, vooral van de Solex, het wonderlijke motor-tje uit Frankrijk. Hij heeft er een-tje van stal gehaald voor een proefrit. Een zwarte Solex OTO - model 1958 - met als bijnaam 'Koffertje' vanwege de opbergruimte voor het gereedschap. OTO staat voor 'Otomatiche Koppeling', eind jaren vijftig een noviteit die een einde maakt aan het vermoien-de trappen na ieder rood stoplicht. Voortaan kan de motor blijven draaien terwijl de Solex stilstaat. Om gas te geven moet je de gashendel, gewoon een fietsspaak, langzaam loslaten. Links zit een handrem en er is ook een terugtraprem. Opschieten doet het niet met een krappe 25 kilometer per uur, maar de Solex snort wel aangenaam geluidloos over de weg. Klugkist heeft ook een nieuwe 'zilverkleurige Solex staan - ze worden indertijd nog steeds gemaakt, maar dan in China en Hongarije en ze zijn ook in Nederland nog te koop. Wereldwijd hebben bijna zeven miljoen Solexen hun weg naar de klant gevonden. Op 31 augustus 1988 stopte de West-Europese productie van de Solex.

Eigen vinding

Frankrijk is de bakermat van de Solex, waar Marcel Mennesson en Maurice Goudard aan het begin van de vorige eeuw de onderneming *Société Goudard en Mennesson* oprichtten. Zij brengen in 1909 een eigen vinding op de markt, een radiator voor autobussen. Een groot probleem is de firmenaam. Die is zo lang, die past niet op de radiator. Daarom houdt Goudard een wedstrijd onder familie en vrienden om een geschikte firmenaam te bedenken. Uit honderden woorden kiest Goudard Solex, een

naam die geen betekenis heeft en in alle talen hetzelfde uitgesproken wordt.

Al vanaf 1917 is Mennesson bezig met ideeën over een goed en goedkoop eenvoudig rijwiel met hulpmotor. In 1941 realiseert hij het eerste prototype van een 38 cc motor. Vanaf april 1946 worden zestien solexen per dag afgeleverd.

Aanvankelijk zijn het alleen de dokter en de notaris, maar al gauw gaan ook de schilder, de vroedvrouw, de visser, de tiener, de hippie, de 65-plusser en zelfs de deftige dame met hun Solex 'aan de rol'. Over dit fenomeen gaat het Grote Solex Boek. Want de Solex is niet zomaar een brommer. „Als de Solex een auto-mobiel was geweest, zou hij zeker in één adem genoemd worden met klassiekers als de Volkswagen Kever of de Citroën 2CV, bekend als de Lelijke Bend”, betoogt Joost Heesakkers, de auteur van het boek. De Solex is vanaf het begin een hit. Van der Heem en Stokvis zijn de twee bedrijven die de productie van de 'RijwielSolex' in Nederland zelf ter hand nemen. Maar de productie komt langzaam op gang. Op 29 mei 1948 loopt de eerste Solex van de band. Het eerste jaar worden er zo'n 1300 geproduceerd. De

vraag is vele malen groter. Er is in oktober 1949 zelfs al een wachttijd van acht maanden. Er komen honderden brieven van dames en heren op leeftijd en van invaliden, maar bijvoorbeeld ook van een onderwijzeres die schrijft: 'Ik heb het RijwielSolex nodig voor mijn werk aan vijf scholen die zo verspreid liggen dat ik dagelijks dertig, veertig kilometer moet fietsen en dikwijls in een zeer snel tempo'.

Doktersverklaring

Een dame van 75 schrijft dat ze dolgraag zo snel mogelijk een Solex wil, maar dat ze bang is 'dat ik in het graf lig alvorens van de heerlijkheden van deze fiets genoten te hebben'. Ook doktersverklaringen worden opgestuurd in een poging om voorrang te krijgen bij de levering van de Solex. Het zal tot ongeveer augustus 1950 duren voor alle wachtlijsten zijn weggewerkt. De goedkoopste Solex kost dan 399 gulden.

Lydia de Boorder vindt het een geweldig verhaal. „De Solex was een paspoort naar de vrijheid.” De Boorder is met haar man Wout Meppelink uitgever van het Grote Solex

Boek. Alles wordt in dat boek besproken: de oorsprong, de triomftocht, de Solex Service Stations, de Solex-vakantiereizen en de rally's, de concurrentie van Kapitein Mobylette, de publiciteit, de Solex Clubs en de Solex Races, die overigens nog steeds worden gehouden.

„Geen ander merk komt de eer toe de geschiedenis van onze dagelijkse mobiliteit zo te hebben beïnvloed als de Solex. Want direct na de duistere jaren van de bezetting en lang voordat de naam bromfiets werd bedacht, was dit kleine wonderlijke motortje uit Frankrijk al aan zijn opmars begonnen”, zegt Wout Meppelink. Hij is gek van bromfietsen en dat komt goed uit, want hij is tevens de uitgever van Bromfiets, het oudste bromfietsblad ter wereld.

Ook Meppelink pakt met enige regelmaat, als het mooi weer is, de Solex voor een ritje naar zijn ouders in Rijswijk. „Vijfentwintig kilometer lang onthaasten. Gewoon mooi. En het kost bijna niks: honderd kilometer op een literdje.”

Het Grote Solex Boek is te bestellen via het bestelformulier op de site www.Bromfiets.nl of via telefoonnummer 0182-356050. De prijs bedraagt 39,50.



Het motortje dreef via een rol het voorwiel aan. Ontkoppelen gebeurde door het 7 kilo zware blokje met een hendel aan het luchtfilter omhoog te trekken en te vergrendelen.