

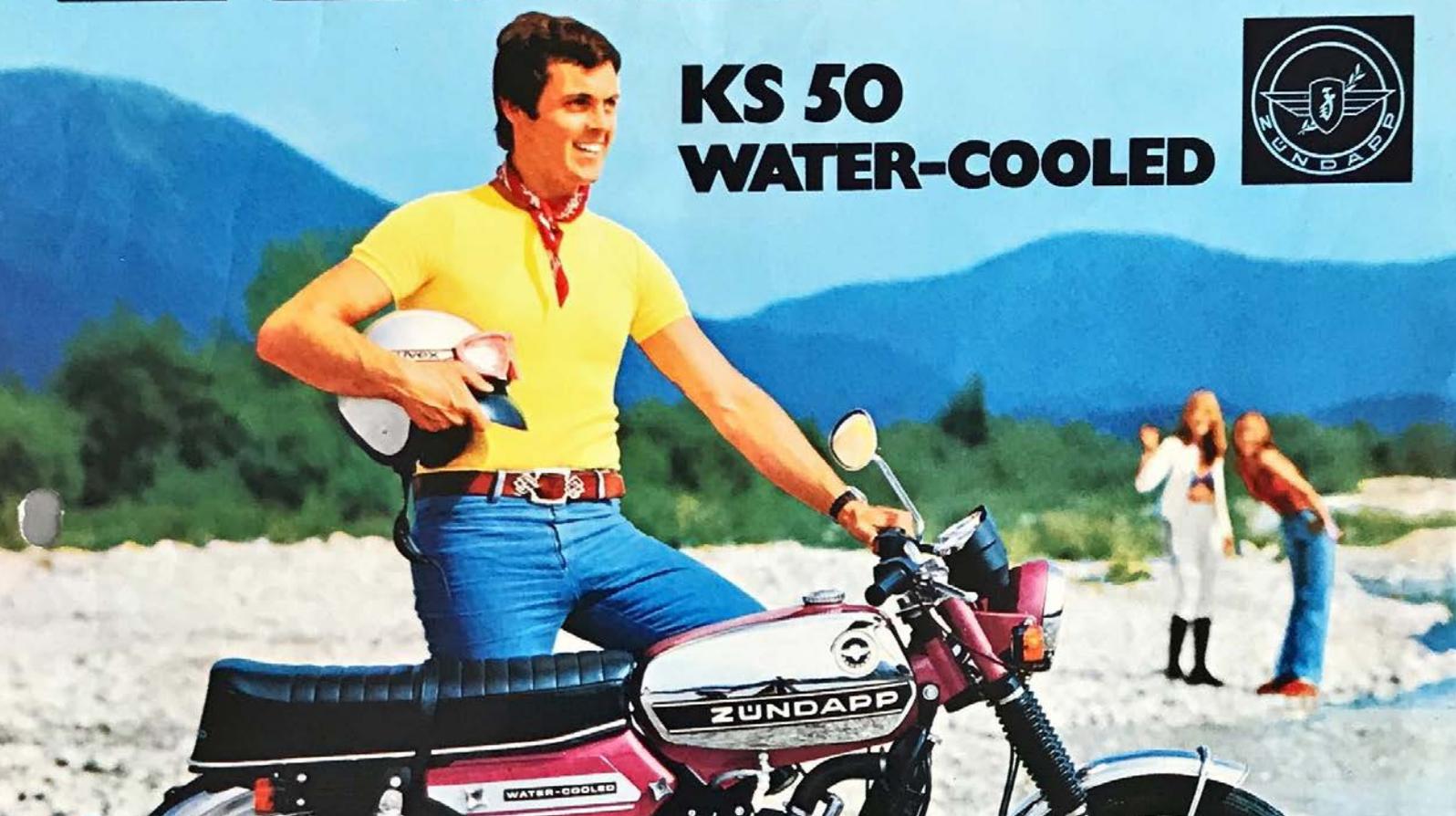
N°17

# 50 FACTORY LE MAG

4ÈME  
TRIMESTRE  
2021

# ZÜNDAPP

KS 50  
WATER-COOLED



## DOSSIER

## L'HISTOIRE INSOLITE DE LA MARQUE ZÜNDAPP

### A VOTRE AVIS

Jason Varlonga, un pilote de motocross nous fait son retour sur la tenue AHDES.

### LES NOUVEAUTÉS

La marque Segway débarque sur le marché du quad !

### ZOOM SUR..

La discipline du Mob Cross, son histoire et ses compétitions.

### SÉQUENCE NOSTALGIE

Le modèle mythique de la marque Zündapp, La KS50, est passé au crible.



### P.3/ DOSSIER

Découvrez l'histoire insolite de la marque Zündapp.



### P.7/ ZOOM SUR

Intéressons-nous à la discipline bien spécifique qu'est le Mob-Cross.

### P.8/ MARCHÉ DU 50/125

Découvrez les évolutions du marché sur les trois derniers mois.

### P.9/ TOP VENTES

Quels sont les modèles les mieux vendus dernièrement ? Rendez-vous en page 9 pour tout savoir !

### P.10/ NOUVEAUTÉS

Segway se lance sur le marché du quad, et cela ne passe pas inaperçu !

### P.11/ A VOTRE AVIS

Jason VARLONGA nous fait un retour après plusieurs essais de la tenue spéciale cross ADHES.



### P.12/ SÉQUENCE NOSTALGIE

Nous mettons en avant le modèle phare de Zündapp : la Zündapp KS50.

### P.14/ LE PRO DU MOIS

Nous découvrons ce mois-ci le garage de David : FULL MOTO à Doué-La-Fontaine dans le 49.



### P.15/ ACTUALITÉS 50 FACTORY

Rendez-vous en page 15 pour en savoir davantage sur les belles actualités chez 50 Factory.

#### Mentions légales:

Magazine préparé avec passion, publié et distribué gratuitement par 50 Factory aux professionnels du 2 roues, disponible en ligne.

#### Rédactrice :

Aurore GILAIZEAU  
agilaizeau@50factory.com  
05 40 13 02 24

#### Contact :

50 Factory  
28, rue Jean GIRAUD  
79140 CERIZAY

La marque Zündapp est aujourd'hui reconnue pour ses réalisations dans le domaine du deux-roues. Cependant, initialement, l'entreprise évoluait dans un domaine bien différent et surprenant. Nous allons ainsi nous pencher, pour ce dossier, sur l'histoire insolite de cette société allemande.

## LA GENÈSE

La marque allemande Zündapp était à l'origine une société spécialisée dans la fabrication de détonateurs, a priori donc sans rapport avec le domaine de la moto. La marque voit le jour en 1917, elle sera créée par Fritz Neumeyer en association avec les sociétés Krupp et Thiel. A cette époque, Fritz Neumeyer alors âgé d'une quarantaine d'années, disposait de solides connaissances dans le domaine des affaires. Suite à la défaite allemande en 1918, les lignes de productions ont été orientées sur d'autres domaines que celui de l'armement.

En 1919, la Zünder-und Apparatebau GmbH (de laquelle naîtra plus tard le nom de Zündapp) s'est alors lancée dans la production d'accessoires pour l'automobile tels que des dynamos, mais également dans la réalisation de produits très spécifiques pour des bijouteries. L'entreprise a également été chargée de produire des machines à écrire, l'objectif étant à cette époque d'accepter n'importe quel contrat afin de limiter les licenciements. C'est alors que l'idée de la production de deux-roues se concrétisa.

## LE LANCEMENT DES DEUX-ROUES

En 1921, alors que l'idée germait dans la tête de Fritz Neumeyer depuis quelque temps déjà, l'entreprise se lança dans la création de son premier deux-roues. Fritz Neumeyer voyait l'industrie automobile comme l'avenir, il décida ainsi de se lancer dans ce domaine particulièrement porteur à cette époque. Néanmoins, les premiers véhicules, compte tenu de leur prix élevé, étaient réservés aux classes sociales avec d'importants moyens. Fritz Neumeyer y a alors vu une opportunité à saisir et décida de créer la « moto pour tous », comme le fera un peu plus tard Volkswagen avec sa voiture pour tous. Le premier deux-roues de Zündapp apparaît en 1921 avec la Z22. Ce premier deux-roues pèse 55kg et dispose d'une cylindrée de 211cm<sup>3</sup>. Elle développait 2,5cv pour une vitesse maximale de 60km/h. La Z22 connaîtra un bon succès puisqu'elle sera vendue à hauteur de 1500 exemplaires rien qu'en 1922. De plus, la Z22 est largement vantée pour son rapport qualité-prix imbattable à l'époque, ce qui gonfle encore davantage ses ventes. Fritz Neumeyer a su s'immiscer dans un secteur encore peu développé dans les années 20 et il a surtout su analyser les besoins de la population dans une Allemagne d'après-guerre. Au fil des années, la marque a sorti de nombreux modèles avec des cylindrées de plus en plus grosses et la renommée de Zündapp commençait à largement s'installer. En 1924, la production atteignait 3400 motos à l'année. Le modèle Z22 sera produit jusqu'en 1924.



**Zündapp Z22**



**Zündapp K 249**

Apparaîtra ensuite sur le marché, la K249 qui disposera d'un moteur de 243cm<sup>3</sup>. C'est d'ailleurs en 1924 que les modèles de la marque seront précédés par un « K », pour « Kette » ou « chaîne » en allemand. Ainsi, les modèles précédés de la lettre « K » sont ceux dotés d'une transmission par chaîne. Cette K249 proposait 3,5cv ainsi qu'une boîte de 3 vitesses accompagnée d'un démarrage au kick. Elle a ainsi été construite à 26 000 exemplaires.

En 1933, la marque décide de participer au Salon de Berlin en exposant des modèles allant de 175cm<sup>3</sup> à 800cm<sup>3</sup>, le panel de produits proposés était impressionnant. Alors que la marque connaissait un essor retentissant, la seconde guerre mondiale est venue tout bouleverser.

## LA SECONDE GUERRE MONDIALE

C'est en 1936 que le taux de croissance de la marque est le plus important. En effet, cette dernière a fait sortir 24 500 motos de ses locaux de production et atteindra 27 700 unités en 1937. En mars 1939, alors que la seconde guerre mondiale est sur le point de débiter, des mesures sont prises par les dirigeants allemands de l'époque de stopper les productions pour les civils afin de dédier l'activité pour répondre aux besoins militaires grandissants. Ce sont les modèles K500, K800 et KS600 qui sont alors utilisés par la Wehrmacht. La production de side-car avait été initiée dès le Salon de Berlin en 1933. Les forces militaires allemandes ayant vu tout le potentiel de Zündapp pour le développement de motos plus adaptées à une utilisation militaire. Après de nombreuses années et de nombreux tests, Zündapp a réussi le pari de proposer un side-car adapté à l'usage militaire avec notamment un attelage spécifique et une marche arrière. Les deux principaux fournisseurs de la Wehrmacht à l'époque étaient alors BMW et Zündapp, cette dernière a d'ailleurs fourni 18 200 exemplaires de sa Z750 contre 16 500 R75 pour BMW.

L'entreprise a été éprouvée par la guerre et les bombardements mais avant-tout par la défaite. A l'issue de la guerre, l'entreprise qui employait 3500 personnes, ne disposait plus que de 170 employés. Vous l'aurez donc compris, grâce à la guerre, l'entreprise a connu une ascension impressionnante notamment de par sa production entièrement dédiée à l'armée. Néanmoins, les bombardements ont endommagé les entrepôts de la marque, ce qui l'a poussé à se réorienter.



Zündapp K800



Zündapp K500

## L'APRES-GUERRE

L'après-guerre a été tout particulier pour Zündapp. En effet, l'entreprise avait perdu presque la totalité de sa main d'œuvre. Elle a donc dû se diversifier et s'adapter aux besoins immédiats de la population. C'est alors que Zündapp a débuté sa production de machine à coudre en 1946 mais également de pièces de chariot ou de presse-purées. C'est sans nul doute là que réside toute la force de Zündapp, de savoir adapter sa production en fonction des changements sociétaux. La production de deux-roues ne reprendra finalement qu'en août 1947. En 1951 est organisé le Salon de Francfort, qui permet à Zündapp de s'insérer sur les marchés mondiaux. Un nouvel entrepôt sera d'ailleurs construit à Munich d'où sortiront les scooters « Bella » en 150cm<sup>3</sup> et 200cm<sup>3</sup>.

Le véritable tournant a eu lieu le 1er novembre 1954, les personnes souhaitant conduire des motos avec des cylindrées supérieures à 50cm<sup>3</sup> devaient désormais posséder le permis de conduire, ce qui a eu des répercussions énormes sur les ventes de grosses cylindrées. C'est pourquoi, l'entreprise Zündapp a décidé de se concentrer sur la fabrication de motos avec des cylindrées inférieures à 50cm<sup>3</sup>. La marque va ainsi cesser officiellement la production de grosses cylindrées en 1958 et les moyennes cylindrées en 1963. C'est alors la « Combinette 423s » qui sera la première réalisation de 50cm<sup>3</sup> de Zündapp. En parallèle, Zündapp créa un service dédié à la compétition en 1957 afin de valoriser et améliorer sa visibilité au niveau mondial. La marque remportera au total 5 454 titres, toutes compétitions confondues. En 1962, arrivera sur le marché allemand la Zündapp KS50, modèle emblématique de la marque que nous traiterons d'ailleurs dans la séquence nostalgie de ce numéro. Elle remportera également, en 1965, plusieurs records de vitesse sur une cylindrée de 50cm<sup>3</sup>. Durant les années 70 et 80, les modèles de 50, 80 et 125cm<sup>3</sup> de Zündapp se développent avec différentes gammes comme la GTS, la KS ainsi que la GS.

L'entreprise tentera également de se diversifier en développant des moteurs de bateaux ainsi qu'en créant la célèbre voiture « JANUS ». Cette voiturette de 250cm<sup>3</sup> sera fabriquée pendant deux années, entre 1957 et 1959, mais elle ne rencontrera pas son public. En effet, la marque s'est insérée un peu tard sur le secteur automobile. D'autre part, cette petite Janus étant équipée d'un moteur deux temps en position centrale, faisait que les deux banquettes de la voiture se retrouvaient dos à dos. Ainsi, les passagers arrière disposaient de leur propre portière frontale pour accéder à la banquette. Au delà de cet inconvénient, la voiturette disposait d'un moteur trop faible et le bruit de ce dernier était particulièrement gênant.



**Zündapp Combinette 423s**



**Zündapp JANUS**

Les choix et investissements de Zündapp, notamment dans les compétitions de moto auront finalement causés sa perte. Parallèlement à sa production de modèles « classiques » l'entreprise a, des années entières, sponsorisé des pilotes pensant que son apparition sur des compétitions lui apporterait plus de visibilité. Cependant, cela n'a fait que mener l'entreprise à sa perte les dépenses en sponsoring étant extrêmement élevées comparées aux retombées commerciales. De plus, l'entreprise avait fait le choix de la qualité des pièces de ses produits au détriment de l'aspect esthétique de ses motos, ce qui ne lui a pas permis de se démarquer de ses concurrents qui portaient davantage d'attention à l'esthétique de leurs modèles. Zündapp a ainsi petit à petit perdu en puissance avant de disparaître officiellement en 1984. Le nom sera racheté par les italiens et les machines-outils seront, quant à elles, rachetées par les chinois.

Malgré sa disparition, la marque compte toujours de fidèles passionnés. Des fans de « l'expérience Zündapp » ont même créé une association : la Zun'Est. Localisée dans l'Est de la France, cette association compte une quinzaine de membres qui se retrouvent souvent pour bricoler ensemble leurs machines. Sur le digital, la marque déchaine encore les foules, de nombreux groupes Facebook se sont créés où les passionnés partagent des photos de leur Zündapp. Il est par ailleurs rare que la marque soit absente des salons dédiés aux motos de légendes. Une preuve, là encore, de l'importante renommée de la marque.

# ZOOM SUR... LE MOB CROSS

Nous allons aujourd'hui aborder le thème du mob cross dans notre rubrique « Zoom sur ». Aujourd'hui basée sur un petit noyau de seulement quelques groupes de pilotes passionnés, cette discipline a pourtant tout pour plaire. Dynamique, atypique et conviviale sont autant de qualificatifs qui désignent parfaitement cette pratique. Plus qu'un sport, le mob cross est davantage une passion qui requiert connaissance en mécanique et investissement en termes de temps. Le mob cross est par essence populaire, il est sans doute le sport mécanique le plus accessible en termes de coûts. En effet, c'est davantage la débrouillardise et les connaissances en mécanique qui permettent de se démarquer, pour enfourcher une mob cross plus puissante que celle des concurrents.

## HISTOIRE ET EVOLUTION DE LA DISCIPLINE

Apparue au tournant des années 80, le principe du mob cross est assez simple. Il s'agit initialement d'une mobylette modifiée et préparée pour la compétition sur tous types de terrains en terre. Un peu pratiqué de manière « sauvage » au départ, ce sont les courses mob cross « Motobécane », qui se sont déroulées entre 1978 et 1980, qui ont véritablement participé au lancement de la discipline et a permis de communiquer sur cette nouvelle pratique.

Jusque dans les années 90 les mobylettes étaient principalement construites sur des bases de cyclos existants à moteur à variateur de type 103 ou 51. Puis, dans les années 2000 à 2010, les 50 cc à boîte sont devenus la norme. Ils ont pour avantage de proposer une partie cycle plus conséquente et de base plus robuste tout en permettant d'exploiter comme il se doit la puissance du moteur à tous les niveaux entre chaque rapport de boîte. Les mécaboîtes ont aussi pour qualité de rester abordables financièrement et techniquement, dans l'esprit mob cross. Les années 2000 marquent aussi en parallèle la montée en puissance du motocross qui va vite prendre le dessus du mob cross en termes de performances des machines bien entendu et du nombre de courses organisées, que ce soit en FFM ou Ufolep. Le mob cross a contribué à la base de l'essor du moto cross et beaucoup de pilotes ont alors délaissé la mob au profit d'une moto 80, 125 ou 250 pour rejoindre les terrains de moto cross. Depuis quelques années, même si le mob cross s'est énormément essoufflé c'est désormais le moteur à double variateur qui monte en popularité sur les compétitions. Il permet d'offrir de bonnes relances, et faire la différence en sorties de virages notamment.

## LES COMPÉTITIONS AUJOURD'HUI

Les compétitions sont organisées en plusieurs groupes. Il existe tout d'abord le groupe G1 où les mob cross sont à peine retouchées, seuls des changements minimes sont autorisés. Le groupe G2 permet des modifications techniques et est divisé en 2 sous-groupes, le sous-groupe pour les machines à boîte de vitesses et celui pour les mob cross à variateur. Enfin, il y a le groupe G3 qui, quant à lui, regroupe toutes les machines les plus modifiées. Ce groupe recense les modèles les plus sophistiqués avec des moteurs 50cc le plus souvent installés dans des parties-cycles 125cc ou 250cc moto cross. Il est important lors d'une compétition de bien respecter les règles qui régissent le groupe dans lequel on s'est inscrit.

Les compétitions de mob cross se sont énormément raréfiées depuis une quinzaine d'années mais restent encore d'actualité. Si la pratique du mob cross tend à perdre en force, des inconditionnels de la discipline mobilisent d'importants moyens pour la maintenir. La famille Martineau en fait partie. Au sein du club Moto tout-terrain Herblinois, dans la région Nantaise, Corentin aidé par son père Noël ont notamment participé à l'organisation de l'Euronations MX50 qui a eu lieu au mois de juin dernier près de Nantes. On peut aussi citer la jeune Mathilde Barbié, 18 ans, qui y a participé et où elle termine première féminine et 14ème au classement général. La présence féminine sur les terrains de mob cross est assez rare et Mathilde est, en général, la seule à se présenter à des compétitions dans cette discipline.





On change de région pour parler de l'entreprise Cap Mx Racing, située à Saint Maurice sur Eygues. Celle-ci est spécialisée dans la fabrication de mob cross, en particulier le châssis, qui nécessite bien entendu d'être renforcé pour subir les contraintes de la compétition. Elle dispose d'un atelier dédié à la préparation et à la rénovation de cyclomoteurs et mob cross et s'est fait en nom en contribuant aussi à animer la communauté mob cross.

Au global, en termes de compétitions ce sont tout de même six à huit courses qui auront eu lieu entre fin 2021 et 2022 en Indre, en Loire-Atlantique et dans le Maine et Loire notamment. On peut citer aussi les 2 et 3 octobre l'endurance du Ramel à Amavis-Yssingeaux. Chez nos voisins, la Belgique, les Pays-Bas ainsi que l'Espagne sont également des pays fervents de cette discipline en organisant encore quelques compétitions.

Ainsi, le mob cross est une belle discipline où l'aspect familial est particulièrement présent en plus de l'aspect compétition. On peut compter sur les quelques irréductibles du mob cross pour maintenir le partage et la passion sur les terrains pour encore de belles années. Et on peut, pourquoi pas, se dire que de nouveaux passionnés pourraient se mettre à la discipline dans le prolongement de l'engouement que connaît la restauration de cyclomoteurs depuis quelques années au sein de toute une génération...

**DISTRIBUTEUR OFFICIEL**

**BRAKING**

**50FACTORY.COM**

# MARCHÉ DU 50/125CC RIEJU AU TOP !

**Comme l'on pouvait s'en douter, le secteur des scooters et 50 reste sur du négatif avec une diminution globale des ventes de -12,8 % par rapport à l'été 2020. Les scooters et les cyclomoteurs à boîte ont été les plus touchés par cette réduction des ventes, alors que le domaine de l'électrique sort son épingle du jeu avec +47 % d'immatriculation entre 2020 et 2021.**



**Peugeot Kisbee**

Côté scooter, le secteur a rencontré une diminution de -19,5 % alors qu'il réalisait un excellent score de +25,5 % en été 2020. Avec 7 112 immatriculations, le secteur du scooter parvient tout de même à dépasser son niveau de juillet 2019 qui représentait 7 041 immatriculations. Le leader incontesté des immatriculations de scooter reste Peugeot avec son Kisbee pour lequel tous les voyants sont au vert avec un mois à +16,3 % et +42,9 % de vente, ce qui représente 1 369 unités vendues. Piaggio en revanche est touché par une forte diminution avec deux fois moins d'immatriculations que l'année dernière. De plus, nombreux sont ces modèles qui ne peuvent pas être livrés comme la Zip qui diminue de 51,2 %. Même chose pour les marques taïwanaises Sym et Kymco qui connaissent des régressions sur la globalité de leurs modèles. Respectivement -23,1 % pour l'Orbit de chez Sym et -25,9 % pour l'Agility de chez Kymco.

En ce qui concerne les 50 à boîte, fait rare et inédit : le leader incontesté du domaine, Rieju dépasse les 1 000 immatriculations ! L'arrivée sur le marché de MRT Euro 5 a sans doute eu un effet plus que bénéfique ce qui a permis à la marque de se détacher largement de Beta. Concernant cette dernière, elle a tout de même vu son nombre d'immatriculations augmenter avec un +19,9 %. Le troisième du podium, Sherco, baisse avec -11,1 % ce qui ne lui fait pas défaut puisque la marque reste en positif par rapport à l'année dernière. La marque Masai, quant à elle, confirme sa 4ème place malgré sa forte diminution sur le mois de juillet avec -61,5 %. Au global, le secteur de la 50 à boîte enregistre une diminution de 21,6 % par rapport à l'année dernière. Cependant, le domaine reste en évolution positive par rapport à 2020.



**Beta RR**



**Askoll ES3**

Chez les électriques, l'ambiance est au beau fixe avec une augmentation globale des immatriculations de +47 %, impressionnant ! La marque Askoll affiche 382 immatriculations sur le mois de juillet alors que la marque Pink la suit de près avec ses 322 immatriculations. La marque Nui, qui représente tout de même 13 % des parts de marché pour les électriques n'affiche que 67 immatriculations sur le mois de juillet, un score très faible comparé à ses concurrents. Reste que la marque a tout de même vendu 3 fois plus de modèles par rapport à 2020, ce qui lui permet de s'imposer comme un leader solide du marché des électriques.

### Top 3 des ventes de scooters 50

#### 1. Peugeot Kisbee



1798 immatriculations

#### 2. Piaggio Liberty



1027 immatriculations

#### 3. Sym Orbit III



953 immatriculations

### Top 3 des ventes de 50 à boîte

#### 1. Rieju MRT



1006 immatriculations

#### 2. Beta RR



451 immatriculations

#### 3. Sherco SM



360 immatriculations

On garde les mêmes et on recommence ! Rieju garde la place de leader sur les immatriculations pour Juillet 2021, largement devant Beta qui fait son retour sur le podium. Enfin, on retrouve à la troisième place Sherco qui perd sa deuxième place alors que Masai disparaît du podium.

### Top 3 des ventes de scooters 125



1.  
Yamaha  
X-MAX

2.  
Honda  
FORZA

3.  
Honda  
PCX

### Top 3 des ventes de motos 125



1.  
Mash  
QM 125  
Seventy

2.  
Orcal  
SK 125

3.  
Honda CB  
125

# LES NOUVEAUTÉS LES QUADS SEGWAY

La marque Segway a décidé de jouer les trouble-fêtes sur le secteur des quads. La marque a en effet dévoilé sur le marché deux quads, quelques mois en arrière, dont la distribution est assurée sur le territoire français par Deltamics. L'objectif de Segway ? S'imposer comme un leader incontournable du quad. Bien que la tâche semble ardue parmi les géants Yamaha, Polaris, Canam, ou encore Kymco, Segway frappe fort et risque bien de faire mal. La marque sino-américaine s'est lancée sur le marché du quad avec deux modèles thermiques dans un premier temps.

D'abord l'AT6S, au châssis court dont le prix est fixé à 7 940€ puis l'AT6L, au châssis long au prix de 8 690€. Difficile d'entendre du mal de ces deux modèles de Segway parmi les critiques. En effet, que ce soit sur le budget, les équipements ou les performances, la gamme Snarler de Segway semble en époustoufler plus d'un. L'AT6S, le plus désuet des deux véhicules proposés, n'est disponible qu'en un seul coloris : noir et bleu. Il est équipé d'un moteur monocylindre de 570cm<sup>3</sup> développant 44 chevaux. Sa transmission est assurée par un variateur automatique proposant une gamme courte, longue ainsi qu'une marche arrière. Selon les critiques, l'AT6S offre une position de conduite idéale. Ce petit quad est également équipé de l'application Smart Moving de Segway. Il est donc possible de lier son smartphone à son quad afin d'obtenir le tracé GPS, de passer des appels d'urgence en cas d'accident, de gérer l'autonomie du véhicule etc... Cette petite application permet à Segway de se démarquer des concurrents, offrant un service supplémentaire à ses clients.



Quant à l'AT6L, la version biplace de l'AT6S, il est équipé d'un moteur de 570 cm<sup>3</sup> pour 46 chevaux. Légèrement plus puissant que la version solo, l'AT6L fait toute la différence sur l'équipement. Il dispose notamment d'un éclairage full LED, d'un branchement USB et d'une prise allume-cigare. L'attache rapide pour les porte-bagages à l'avant et à l'arrière est également très pratique. Les roues disposent de jantes 14 pouces en aluminium avec un système beadlock. Les finitions sont de très bonne facture, appuyées par une inscription Segway à l'intérieur des phares qui permet de finir l'esthétique du produit. La liste d'équipements de l'AT6L est longue et permet d'en faire un des quads les mieux lotis sur le marché actuel.

La marque Segway a par ailleurs lancé plus récemment un modèle hybride : l'AT6H. Ce dernier développe une puissance largement supérieure aux deux autres modèles de la gamme. Il propose une puissance maximum de 86 chevaux toujours pour 570 cm<sup>3</sup>. L'équipement est similaire à celui de l'AT6L, nous sommes donc face à un quad hybride au châssis long à la fois puissant et suréquipé.

En conclusion, la marque Segway a frappé très fort pour son entrée sur le marché. Les quads de la marque sont à la fois puissants, bien équipés, proposés à un prix attractif pour des performances très intéressantes. Il semble donc que Segway ait une chance de s'imposer comme l'un des leaders sur le marché dans les prochaines années voire les prochains mois. Reste à connaître la durabilité dans le temps de ses quads. Affaire à suivre...

# A VOTRE AVIS LA TENUE CROSS AHDES

Jason Varlonga, pilote de motocross, teste la nouvelle tenue AHDES. Après plusieurs utilisations, il nous donne son ressenti concernant la tenue. Il a soumis la tenue à divers tests, notamment dans un environnement propre au cross comme la boue ou la poussière, découvrons ce qu'il en a pensé.

Après plusieurs heures d'utilisation, Jason ne constate aucune fragilité, notamment au niveau des coutures qu'il juge robustes. La fermeture zippée et sa fixation sont robustes et pratiques à utiliser. Le blanc reste blanc même après avoir été en contact avec de la boue et de la poussière. Pour reprendre ses termes « À croire que la marque Ahdes est un anti tâches ! ».

Concernant la taille, il se trouve agréablement surpris, la taille correspond parfaitement à la taille de ses vêtements au quotidien. Quant aux gants, il indique avoir choisi des gants à une taille inférieure à la sienne car il apprécie les avoir serrés.



A propos de la résistance du tissu, Jason indique être tombé dans un virage avec sa tenue et celle-ci est restée intacte. Pour ce qui est du maillot, ce dernier ne colle pas à la peau et permet d'être à l'aise dans ses mouvements. Notamment dans les virages et les sauts.

Nous lui avons également demandé s'il envisageait des axes d'amélioration pour cette tenue. Il suggère de créer une version avec un pantalon d'été qui « respire » davantage en ajoutant des petits trous au niveau des cuisses. Finalement, Jason recommande Ahdes les yeux fermés et ce, peu importe le niveau de la personne qui sera amenée à porter cette tenue.



## POINTS POSITIFS

- + Textile de qualité
- + Agréable à porter
- + Les tailles conviennent parfaitement
- + Prix abordable



## POINTS NÉGATIFS

- Une seule couleur disponible

**Merci à Jason pour sa participation  
et son retour exhaustif**

# SÉQUENCE NOSTALGIE ZÜNDAPP KS 50

Nous avons abordé dans notre dossier l'histoire insolite de la marque Zündapp. Nous allons ici nous intéresser à l'un de ses modèles phares qu'est la Zündapp KS50. Nous allons ainsi étudier les caractéristiques techniques de ce modèle, et tenter de comprendre pourquoi la KS50 est aujourd'hui considérée comme l'un des modèles les plus représentatifs de la marque. Nous nous consacrerons uniquement aux modèles KS50 sans aborder les modèles intermédiaires, plus sportifs.

Comme nous l'avons évoqué précédemment dans notre dossier sur la marque Zündapp, la marque se lance pleinement dans la production de moto 50cm<sup>3</sup> dans les années 60. La KS50 connaîtra trois générations : la 517, la 529 et la 530.

La première version de la KS50 est sortie d'usine en 1969. Elle était alors dotée d'un moteur monocylindre 2 temps avec refroidissement par air. Son poids atteignait 88 kg à sec. Son prix d'époque était de 5 340 francs.

En 1977, apparaît le Zündapp 529 KS50, toujours monocylindre à 2 temps. Le refroidissement est de nouveau à air. Le modèle de 1977 s'est légèrement alourdi puisque la 529 KS50 pèse désormais 93 kg.

## FICHE TECHNIQUE

**Années de production** : de 1962 à 1964

**Moteur** : Monocylindre 2 temps

**Cylindrée** : 49,90 cm<sup>3</sup>

**Cadre** : Acier

**Pneus** : avant 2,75 x 21 pouces / arrière 1,50 x 17 pouces

**Tarif de l'époque** : environ 5340 francs

**Freinage** : avant à disque, arrière à tambour

**Poids** : 88 kg

**Transmission** : primaire : courroie, secondaire : chaîne

**Réservoir** : 12,5L



Zündapp KS 50

# SÉQUENCE NOSTALGIE ZÜNDAPP KS 50

La véritable évolution de la KS50 sera représentée par la KS50 TT. En effet, ce modèle est considéré comme le « haut de gamme » de Zündapp avec ses évolutions.

La KS50 TT ou 530 présente désormais 5 rapports contrairement aux modèles précédents uniquement dotés de 4 rapports. Le grand changement intervient notamment en ce qui concerne le refroidissement puisque la KS50 TT dispose d'un refroidissement par eau, aussi appelé « watercooled ». Petit avantage et non des moindres, elle dispose également d'un compteur et d'un compte-tours électronique, ce qui lui permet d'être bien plus précise dans l'indication de la vitesse affichée. Cependant, toutes ces améliorations ont des répercussions sur le poids de la moto. En effet, elle s'alourdit de presque 10 kg pour atteindre le poids de 102kg.

La TT est d'autre part plus robuste. Si les 517 et 529 pouvaient transporter jusqu'à 180kg, la 530, elle, peut atteindre un poids maximal de 255kg. Il est donc plus simple de voyager avec ce dernier modèle. Le prix quant à lui reste raisonnable compte tenu des évolutions du modèle. Elle sera vendue 6 230 francs, soit un peu moins de 1000 francs d'écart entre le premier modèle et la KS50 TT. La KS50 TT présente un autre avantage : son autonomie. Si sa consommation moyenne de 2,6L au 100km la plaçait au même rang que ses principales concurrentes, son réservoir de 13,5L lui permettait d'atteindre les 500km d'autonomie. Ce que très peu de modèles concurrents pouvaient proposer. La KS50 TT sera produite de 1979 à 1980.



Zündapp KS 50 TT

Ainsi comme nous pouvons le constater, les premiers modèles de la KS50 restaient très « classiques » en comparaison avec les modèles concurrents de l'époque. C'est finalement en 1979 que Zündapp parvient à se démarquer de la concurrence en proposant une moto bien plus évoluée, présentant des caractéristiques techniques et esthétiques bien au dessus des autres marques. La Zündapp KS50, tous modèles confondus, s'échange aujourd'hui à prix d'or sur le marché de l'occasion. Son prix de départ se situe aux alentours de 3500€ pour atteindre les 5000€ pour les modèles les mieux conservés.



## POINTS POSITIFS

- + Excellent rapport qualité/prix
- + Grand réservoir donc grande autonomie



## POINTS NÉGATIFS

- Son poids
- Prix un peu élevé par rapport aux concurrents

### FULL MOTO - DOUÉ LA FONTAINE (49)

#### DOMAINE D'ACTIVITÉ :

Réparations motos, scooters, quad, vente deux roues neufs et d'occasions, vente de pièces.

#### EFFECTIF :

L'entreprise est composée de deux personnes, BRIAND David accompagné de sa femme Aïcha.

#### HISTOIRE :

Mécanicien depuis quelques temps, David souhaitait mettre son savoir-faire au service de ses clients. Il a alors créé FULL MOTO qui a vu le jour le 7 janvier 2020. Sa femme décide de l'accompagner dans cette nouvelle aventure et prend en charge la gestion de la partie commerciale ainsi que l'accueil des clients. La boutique propose de l'équipement motard (gants, casques, blousons) mais également la réalisation des plaques d'immatriculation et des cartes grises. Des véhicules neufs et d'occasion sont également à la vente.

#### POURQUOI TRAVAILLER AVEC 50 FACTORY :

Un service irréprochable, rapide et un large choix sur les deux roues...et maintenant les quads !

#### TENDANCES 2021 :

David souhaite bien développer la partie réparation moto toutes cylindrées, le cyclo et la vente comptoir.



FULL MOTO

30, Avenue du Général Leclerc  
49700 Doué-La-Fontaine

02 41 50 74 63

# ACTUALITÉS 50 FACTORY

Retrouvez-nous du **28 octobre** au **25 novembre** en tant que partenaire de l'émission **Top Gear** sur **RMC Découverte**.



Dans notre volonté d'agrandir notre gamme de produits et satisfaire au mieux les exigences de nos clients, **50 Factory** propose désormais les univers **quad** et **moto tout-terrain**.





# AHDES

ÉQUIPEMENT TOUT-TERRAIN



**50 FACTORY**  
.COM