

N°2

50 FACTORY LE MAG

1ER
TRIMESTRE
2018



NOUVEAUTÉ

DERBI

SENDA DRD
RACING 2018

LE SALON DE LA MOTO

Découvrez les nouveautés du salon International de Milan 2017.



FIN D'ANNÉE EN BAISSÉ

Un marché globalement en baisse malgré quelques bonnes nouvelles.



LES TENDANCES SE CONFIRMENT

Découvrez les tops ventes de scooter et moto 50cm3 ainsi que 125cm3.



SÉQUENCE NOSTALGIE



**RETOUR SUR LA DERBI
SENDA SORTIE EN 1996**

P.3 ACTUALITÉS



L'actualité de cette fin d'année 2017 c'est bien entendu le salon international de la moto de Milan, qui s'est déroulé du 7 au 12 Novembre. Voici les nouveautés qu'on a pu voir lors de notre visite au pays de la moto.

P.4



MARCHÉ DU 50/125CC

La tendance du troisième trimestre est globalement à la baisse, mais on remarque quand même quelques belles performances.

TOPS VENTES

Top 3 des ventes de motos et scooters 50cm3, ainsi que le podium des motos et scooters 125. Découvrez qui est en tête des ventes.



P.5



P.6

NOUVEAUTÉS

Découvrez la nouvelle édition de la Derbi Senda DRD Racing et la DRD Xtreme découvertes au salon international de la moto de Milan en Novembre dernier. Les changements, les différences, on vous éclaire sur ces nouveaux design.

P.7



A VOTRE AVIS

L'avis de Romain sur son pot d'échappement Turbokit.

SÉQUENCE NOSTALGIE

Retour sur le 50 à boîte par excellence, la Derbi Senda à cadre tubulaire sortie en 1996. Immersion dans cette époque qui à vue naître les mécaboîtes ainsi que sur cette marque et ce modèle mythique décliné également en supermotard.



P.8

LE PRO DU MOIS

Présentation de l'entreprise ATHENA MOTOS à Châteaubriant en Loire Atlantique qui évolue dans le domaine du deux-roues motorisés, mais pas que.

P.10



P.11



La grande nouveauté de l'année 2018 c'est le lancement des pièces d'occasion pour 125cc sur 50Factory.com

MENTIONS LÉGALES

Magazine publié et distribué gratuitement par 50Factory aux professionnels du 2 roues.

Contact :
50Factory
28 Rue Jean GRAUD
79140 CERIZAY

Rédacteur :
Antoine RICHARD
arichard@50factory.com
05 40 13 02 24

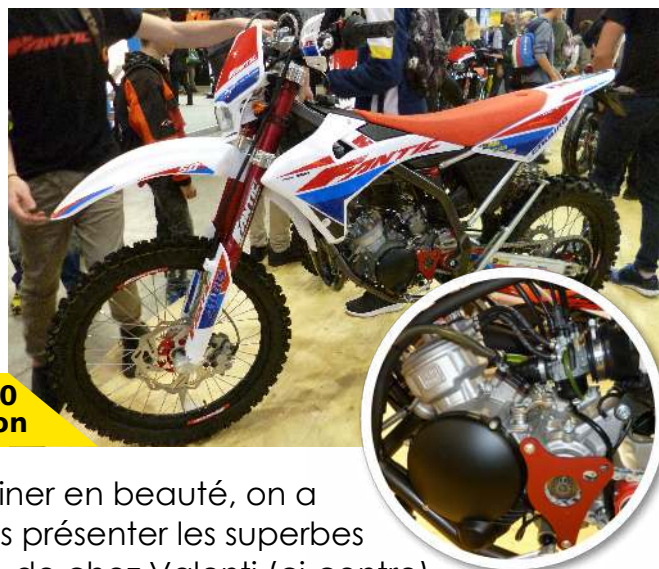
Retour sur le Salon de la moto de Milan du 7 au 12 Novembre 2017



L'EICMA est chaque année un rendez-vous mondial incontournable de l'univers de la moto. Il permet de découvrir les nouveautés des constructeurs, annoncées en exclusivité lors du salon. Comme par exemple la nouvelle Derbi Senda DRD Racing 2018 (ci-contre) avec sa fourche inversée et ses tout nouveaux carénages. On remarque par ailleurs le design de la plaque phare et du garde-boue très en pointe, une esthétique que l'on retrouve sur les nouvelles Aprilia.

Chez Beta les modifications sont légères, la marque reste fidèle à ce qu'elle a pu proposer dans le passé, pas de grande nouveauté. Un peu moins connue, la Fantic Caballero 50 Enduro Competition en impose avec son équipement exemplaire. Difficile à croire mais c'est bien un 50cc que nous présente ici la marque italienne. On est ici en présence d'une moto haut de gamme spécialement taillée pour la course. Fantic nous offre également son édition en supermotard (la Caballero 50 SM). Ces motos sont une série spéciale pour les 50 ans de la marque.

Fantic Caballero 50 Enduro Competition



Pour terminer en beauté, on a voulu vous présenter les superbes 50 à boîte de chez Valenti (ci-contre). Les Racing 50 RME, SM et N01 présentées au salon sont des motos haut de gamme également (les plus chères du marché) et on comprend rapidement pourquoi. La précision va jusque dans les détails comme par exemple une griffe "Valenti Racing" sur la selle, un visuel global parfaitement réalisé, en résumé des motos qui donnent envie au premier coup d'oeil. Bravo à ces acteurs du 50 à boîte qui nous proposent ce petit bijou !



CHAMPIONNAT DU MONDE

Mars :

- 4 : Grand Prix de Patagonie, Argentine
- 25 : Grand Prix d'Espagne

CHAMPIONNAT DU MONDE

Mars :

- 15 - 18 : Grand Prix du Qatar (Eurosport)

LES ÉVÉNEMENTS

Janvier :

- 06-20 : Rallye Dakar - Pérou, Bolivie, Argentine
- 13 : Championnat du monde FIM X-Trial Montpellier (34)
- 19 : Championnat du monde FIM X-Trial Toulouse (31)
- 26-28 : Enduropale, Quaduro du Touquet (62)



LE TROISIÈME TRIMESTRE 2017 SE TERMINE AVEC UN MARCHÉ DU CYCLOMOTEUR EN BAISSSE DE 8,8% MALGRÉ LA BONNE TENDANCE DES 50 À BOÎTE ET DE L'ÉLECTRIQUE. LE SCOOTER QUANT À LUI RESTE À LA TRAÎNE.

La forte hausse de l'électrique du début d'année n'a pas tenu, même si les chiffres sont relativement bons (+13,3%). On note la forte baisse de Ligier qui voit ses ventes issues du partenariat avec La Poste diminuer, ce qui fait chuter la marque de 65,3%. Les acteurs qui s'en sortent sont Govecs, qui augmente fortement, ou encore Niu, le petit nouveau, qui réalise une percée sur le marché.



Gamme de scooters Niu

Kymco Like
50cc 2T



Le scooter toujours au ralenti.

Après un premier semestre offrant une hausse de 2,1%, les scooters perdent pied avec un mois de septembre à -13,5%. Le top 8 des constructeurs est à la baisse (Peugeot : -5,8% ; Piaggio -19,3%...) sauf un seul, Kymco qui connaît une augmentation de 6,2%. Grâce notamment au maintien de son Agility (-0,7%) mais aussi aux bons chiffres de son Like (+56,6%) ou son Vitality (+53,7%). Au cumul des 9 premiers mois de 2017, MBK décroche (-33,6%) et devrait se faire prendre la place par Kymco.

Pour le low-cost, la tendance est au développement des challengers du marché. Des marques comme Longjia, Eurocka, Zhen ou encore JM Motors augmentent respectivement de 7,1% ; 20% ; 37,8% et 4,7% au détriment de TNT Motor (-32%) et Ride (-56,3%). Cet univers est visiblement en plein renouvellement.

Bonne forme pour les 50 à boîte !

Le marché des méca-boîtes est sur un petit nuage avec une hausse globale de 19,6% avec en tête Rieju (+9%) et ses 377 immatriculations en septembre, vient ensuite Derbi (+3,7%) soit 360 immatriculations, puis Beta qui connaît la plus forte hausse (+45,5%). Les deux premiers rattrapent leur retard sur la marque toscane pourtant en pleine expansion. On peut souligner le beau score de Mash, la marque française, avec son Fifty 4T et Masai (+57,1%).



Nouvelle Beta
RR Enduro 50



Top 3 des ventes de scooters



1

PEUGEOT
KISBEE

5731 immatriculations



2

PIAGGIO
ZIP

4711 immatriculations



3

KYMCO
AGILITY

2638 immatriculations

Top 3 des ventes de 50 à boîte



1

BETA RR 50

2685 immatriculations



2

DERBI SM DRD

2560 immatriculations



3

RIEJU MRT

2323 immatriculations

Comme prévu Derbi et Rieju réduisent l'écart avec Beta qui reste en tête malgré tout avec sa RR 50 toujours aussi efficace. Globalement l'évolution va dans le même sens que celle du premier semestre 2017.

Top 3 des ventes de scooters 125

Top 3 des ventes de motos 125





DERBI

Le salon international de la moto de Milan de 2017 a vu de nombreuses nouveautés, mais ce sont les nouvelles Derbi Senda qui nous ont vraiment convaincu.

La marque italienne a fait fort pour ces nouvelles éditions en proposant de tout nouveaux carénages que ce soit pour la DRD Racing ou pour la DRD Xtreme, les ouïes marquent principalement ce changement même si le reste de la carrosserie évolue. Autre particularité, le design très en pointe de la plaque phare qui se prolonge sur le garde boue. Une esthétique que l'on retrouve sur les nouvelles Aprilia RX et SX 50.



**Derbi Senda
DRD Racing**

**Derbi Senda
DRD Xtreme**



**Roue avant
DRD Racing**

Concernant la partie cycle, pour la DRD Racing on passe sur une fourche inversée, pour la DRD Xtreme par contre elle reste quasiment inchangée. Le châssis de ces deux modèles n'a pas changé depuis l'année 2000 et l'appartenance au cadre périmétrique, ces deux nouveaux modèles ne dérogent pas à la règle et restent les mêmes. On continuera d'attendre un châssis un peu plus moderne chez Derbi.

La DRD Xtreme adopte un nouveau tableau de bord avec un écran plus large, certainement plus lisible, même si son design est discutable. La selle quant à elle retrouve l'effet carbone déjà présent sur l'ancien modèle, une finition classe et efficace. On notera également les clignotants arrière qui, pour les deux nouveautés, sont énormes et pas forcément bien adaptés à l'ensemble de la machine.

**Tableau de bord
DRD Xtreme**



Romain, un client fidèle de 50Factory, a testé pour nous le pot Turbokit pour sa Yamaha DT 50. Découvrez son avis.



La marque Turbokit est peu connue, mais j'ai été agréablement surpris par ce pot d'échappement.

Ce qui m'a plu au premier abord c'est son esthétique, c'est un pot très brillant au niveau du coude, de plus, sa cartouche est noire mais elle se différencie des autres sur le marché. Visuellement, ce pot accorde une belle finition à la moto. Le son qui s'en dégage est plutôt agréable.

En terme de performances cet échappement a une très bonne répartition, aussi bien en couple qu'en allonge. On remarque une accélération semi-progressive avec un déclenchement à un certain nombre de tours tout en restant performant à bas régimes.

Certains points m'ont moins convaincu, comme la cartouche par exemple que je trouve un peu trop grosse et placée trop bas. Cela peut poser problème selon le type de roues et le modèle de la moto (Les pneus enduro trop larges pourraient toucher le pot sur Yamaha DT, à vérifier lors du montage).

L'accélération semi-progressive pourrait également être un inconvénient pour certains en fonction de leur style de conduite. J'ai également rencontré plusieurs difficultés lors du montage comme par exemple au niveau de la patte de fixation qu'il faut ajuster au cadre.



- TRÈS BRILLANT
- AGRÉABLE POUR LA CONDUITE
- BONNE ACCÉLÉRATION
- CHANGE DES AUTRES MARQUES



- CARTOUCHE UN PEU GROSSE
- AJUSTEMENT DE LA PATTE PERFECTIBLE



MERCI À ROMAIN DE NOUS AVOIR DONNÉ SON AVIS SUR CE POT.





DERBI SENDA À CADRE TUBULAIRE

1996 Comme vous le savez certainement, c'est cette année là que le cyclomoteur à vitesses a officiellement été autorisé. Cela après avoir été interdit à la vente en France en 1981, pour des raisons de protectionnisme. Souvenez-vous, c'était l'épopée du cyclo à variateur et les usines françaises Peugeot et Motobécane produisaient en nombre alors que des concurrents italiens pointaient le bout de leur nez avec leurs fameux cyclos sportifs à boîte...

Il y a 21 ans donc, plusieurs modèles commencent à apparaître sur le marché du mécaboîte mais il faut reconnaître qu'il y en a un qui ressort du lot et que beaucoup d'amateurs considèrent comme le « premier » mécaboîte moderne, ce sera en tous cas certainement le plus emblématique. On pourrait dire qu'il est au 50 à boîte ce qu'est le Peugeot 103 au cyclomoteur ou le Vespa au scooter, l'emblème de toute une génération ! Retour sur le Derbi Senda, cette petite moto à l'origine d'une grande histoire dans le monde du 50 cc !

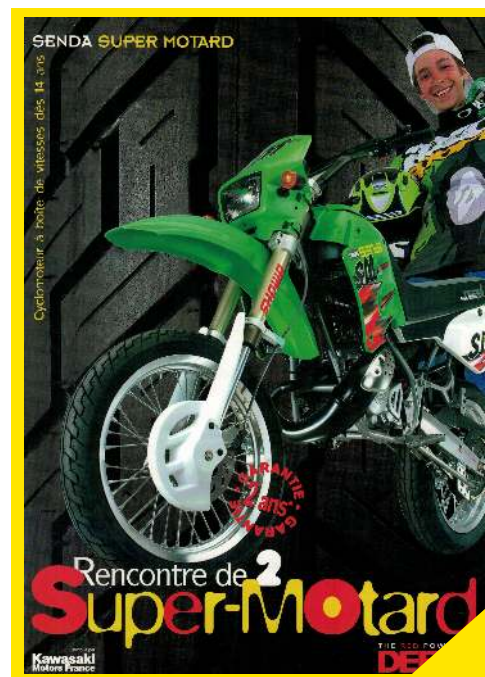
Un constructeur spécialiste des petites cylindrées

L'histoire du Senda, c'est presque aussi l'histoire de son constructeur, Derbi. La marque espagnole a un historique important remontant aux années 1940 et reconnu pour la production de ses petites cylindrées de 50 à 125cc. Elle a aussi pu se distinguer en compétition notamment au travers du célèbre pilote Angel NIETO, décédé en 2017, qui accumula les victoires en championnat du monde 50, 80 et 125cc

dans les années 60 et 70. Il faut admettre qu'aujourd'hui, "rouler en Derbi", cela revient presque à dire "rouler en senda". Le Senda, c'est le modèle phare de la marque qui l'a fait connaître internationalement. Le constructeur ibérique s'est réellement retroussé les manches en proposant une petite moto dédiée aux adolescents et destinée à l'Europe, et tant pis pour les célèbres constructeurs nippons qui eux n'étaient pas aussi bien préparés à l'essor de la catégorie...



Années de production : de 1996 à 2002
Moteur : monocylindre 2T 49,9cc - Derbi Euro 1/2
Boîte de vitesses : 6 rapports
Démarrage : kick
Carburateur : Dell'orto PHVA 14
Cadre : Tubulaire en acier
Fourche : Showa inversée 32mm



Un modèle précurseur

Sa carrière débute donc en 1996 avec deux modèles, le Senda R pour le trail tout terrain et le Senda L pour le trail urbain. Le Senda est ensuite décliné, pour notre plus grand bonheur, en version supermotard avec le Senda SM dès 1997. Déjà connu, le concept du supermotard est ici novateur sur un 50 cc et va séduire de plus en plus la clientèle pour sa facilité d'accès, son plaisir de conduite et avec un look qui relègue à l'âge de pierre nos bons vieux cyclos à vario. C'est d'ailleurs aujourd'hui encore la version plébiscitée parmi les différents types de 50 à boîte. Après avoir bouleversé le marché renaissant du cyclo à vitesses, les concurrents essaieront de l'imiter en sortant également des versions supermotard dérivées de leur modèles trail, pour le plus grand bonheur des jeunes passionnés de l'époque !

Brochure du Derbi Senda SM



SEDA L



SEDA R



SEDA SM



Un modèle précurseur

D'un point de vue technique, on ne peut pas dire que la machine soit révolutionnaire à sa sortie, cela dit il y a tout ce qu'il faut pour en faire un best-seller ! Au menu, un châssis à section tubulaire en acier (ce qui lui vaudra sa dénomination "Derbi Tubulaire"), des suspensions hydrauliques efficaces avec un mono amortisseur à l'arrière et une fourche inversée fabriquée par Showa à l'avant, modèle que l'on retrouvera par la suite sur des modèles d'autres marques, un moteur à refroidissement liquide performant et relativement fiable signé Derbi, le tout habillé comme il se doit par un kit carénages et des décors modernes pour l'époque.

Chaque version du Senda a ses spécificités :



- Jantes 17 Pouces - Pneus routiers
 - Disque frein avant de 260mm
 - Garde boue avant raccourci
- Modèle SM**



- Pneus à crampons
 - Garde boue avant long
 - Jantes 21 Pouces avant et 18 pouces arrière
- Modèle R**



- Pneus mixtes - Protèges-mains
 - Porte-bagages - Compte-tours
 - Jantes 19 Pouces avant et 18 pouces arrière
 - Carénage de réservoir englobant la tête de fourche
- Modèle L**



ON ADORAIT

- Sa selle digne d'un canapé
- Son nom devenu une légende, bientôt collector
- Son niveau de finition à petit prix
- Sa couleur verte, une vraie petite Kawa !



ON NE REGRETTE PAS

- Son garde-boue arrière façon "Lego"
- Sa version L, trop passe partout

Tarifs de l'époque :

12 990 francs pour le trail et 14 990 francs pour le supermotard.

Une déclinaison haut de gamme

Une version haut de gamme rebadgée Bultaco fait son apparition en 1999. Celle-ci est déclinée également en version trail, le lobito, et supermotard, l'astro. Il utilise la même base pour la partie cycle et moteur mais adopte un positionnement "premium" grâce à des modifications qui ont leur importance. Les carénages avants et la plaque phare sont plus modernes et agressifs, la fourche avant grossit en diamètre et passe en Marzocchi classique 40mm, l'étrier avant est remplacé par un modèle AJP à double pistons, l'amortisseur arrière se voit remplacé par un Showa à gaz monté sur biellettes, lui-même articulé sur un bras oscillant aluminium... Autant de raisons qui font son succès auprès des jeunes lecteurs du magazine "Mob Chop" qui l'élisent "50 à boîte de l'année" !

Son successeur

Le Senda tubulaire tire sa révérence avec le millésime 2002 rebaptisé pour l'occasion Senda R Racer et Senda SM Racer. Il laisse le champ libre à son petit frère, le senda à cadre périmétrique apparu en 2000, à la conception et au look plus modernes avec un style finement travaillé.

Il sera digne de son héritage en contribuant très largement à l'essor du 50 à boîte dans les années 2000. Ce modèle, révolutionnaire par son design à sa sortie fait carrière jusqu'en 2010 avant de subir des évolutions plus importantes, tout en conservant la dénomination "Senda". Il continue aujourd'hui de rester dans les meilleures ventes du secteur et a toujours une place particulière dans le cœur des jeunes motards.



Lobito



Astro





13 Avenue du président Wilson
44110 CHATEAUBRIANT

02 40 55 05 21
info@athena-motos.fr

ATHENA MOTOS - CHATEAUBRIANT (44110)

DOMAINE D'ACTIVITE :

L'entreprise ATHENA MOTOS, créée en 2012, évolue dans le domaine du deux-roues motorisés, mais pas seulement...

EFFECTIF :

L'équipe est composée des deux gérants Benjamin PINEAU et Nicolas DAUCI

HISTOIRE :

Après une reconversion professionnelle et une formation spécialisée en mécanique moto pour les deux dirigeants, c'est en 2012 qu'ils s'installent dans un premier local. Ce dernier devenant rapidement trop petit, un déménagement dans un plus grand espace devient nécessaire pour pouvoir développer leur activité. La gamme de produits est alors étendue à un plus grand choix de vêtements et l'atelier accueille deux tables de levage dont une pour les quads. Dès lors Athéna Motos se lance dans la réparation multi marques pour tous types de véhicules. Les marques proposées sont Gilera, Peugeot, Piaggio, MBK, Derbi, Rieju, CF Moto, Kymco...



TENDANCES 2018 :

L'entreprise continue d'agrandir son offre en proposant une gamme de plus en plus large en accessoires, équipements motards, pièces et produits d'entretien ainsi qu'en véhicules.

Vous pouvez contacter l'équipe sur les réseaux sociaux où ils sont assez actifs :  /Atena.Motos



Si vous aussi vous souhaitez être le prochain "Pro du Mois", contactez nous : arichard@50factory.com ou au 05 40 13 02 24



DE LA MOTO 125CC ?



Le projet était en préparation depuis de nombreux mois et c'est maintenant officiel, 50Factory se lance dans l'univers du 125cm3.

Après avoir lancé en 2015 la gamme scooters, en plus des pièces pour motos 50cm3 qui est le coeur de

métier de l'entreprise, l'équipe propose désormais des pièces d'occasion pour motos 125cm3.



**DE NOUVELLES PIÈCES D'OCCASION ARRIVENT CHAQUE JOUR
NOUS ALLONS TOUT METTRE EN OEUVRE POUR SATISFAIRE
RAPIDEMENT LES PASSIONNÉS DE MOTOS 125**

**UNE ÉNORME GAMME DE 35 MODÈLES
D'ÉCHAPPEMENTS POUR 50 À BOITE**



**DÉCOUVREZ NOTRE GAMME DE PIÈCES 50 À BOITE
D'ORIGINE APRILIA SUR NOTRE SITE**



BONNE ANNÉE 2018



*Et surtout n'oubliez pas
La bonne résolution :
commandez plus souvent chez*



**PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ET
SCOOTERS 50 ET 125CC**

www.50factory.com

05 40 13 02 24 // info@50factory.com