



DOSSIER

LE SALON DU 2 ROUES DE LYON

A VOTRE AVIS

Hélène, nous donne son avis sur le lanceur de démarrage Gencod.

LES NOUVEAUTÉS

On passe en revue les nouveautés 125 !

ZOOM SUR..

La collection de mobs d'Olivier.

SÉQUENCE NOSTALGIE

La Kawasaki KX 125 de 1993



P.3/ DOSSIER

Découvrez notre récap' du Salon du 2 roues de Lyon.



P.7/ ZOOM SUR

La collection de mobylettes et la passion d'Olivier.

P.8/ MARCHÉ DU 50/125

Découvrez les évolutions du marché en début d'année 2022.

P.9/ TOP VENTES

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

P.10/ NOUVEAUTÉS

Découvrons les nouveautés attendues pour l'année 2022 !

P.11/ A VOTRE AVIS

Hélène a installé le lanceur de démarrage Gencod, elle nous dit ce qu'elle en pense.



P.12/ SÉQUENCE NOSTALGIE

Retour sur la Kawasaki KX de 1993, un modèle culte.

P.14/ LE PRO DU MOIS

Mickaël nous parle de son atelier de vente et réparation de véhicules.



P.15/ ACTUALITÉS 50 FACTORY

Rendez-vous en page 14 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

Honda Dream 50 :

Nous avons aussi eu la chance de voir une douzaine d'Honda Dream 50. Chose rare puisque le modèle est extrêmement recherché, n'ayant été produit qu'une seule année. Ce Honda Dream 50 conserve le style des motos de course des années 1960 : un cadre fin, une selle avec une coque arrondie, un guidon court et un réservoir de carburant allongé. Particularité du modèle : des freins à disque à l'avant et à l'arrière ! Elle ne sera produite qu'entre 1997 et 1998.

A l'époque, le Honda Dream 50 sera surtout vendu aux USA. Il a été peu importé en Europe car malgré son look attrayant, de nombreux acheteurs ont été freiné par le prix. Vendu à l'époque entre 5500 et 6000 \$, ce modèle recherché se vend aujourd'hui entre 8000 et 10000 €.



Mash X-Ride 50 et 125 :

Un peu plus loin dans le Hall 4, nous sommes sans doute tombés sur le plus atypique des stands, celui de Mash. Sur le thème fête foraine, on retrouve au sein de son carrousel la toute nouvelle Mash X-Ride déclinée en 50 et 125cc. Si dans la famille X-Ride, la 650 avait particulièrement été appréciée par les critiques, les plus petites cylindrées étaient attendues avec impatience.

En ce qui concerne la mécanique et les équipements, la X-Ride 125 Mash propose un moteur 4 temps à refroidissement liquide 4 soupapes doté d'une puissance de 15 cv, un phare à LED, un porte-bagages, un ABS, un échappement double sortie pour un prix final aux alentours de 4.000€ !

La Mash X-Ride 50, quant à elle, est difficile à différencier de sa grande sœur au premier coup d'œil. La seule différence visible est le bloc monocylindre de 49cm³ 4 temps qui ne développe que 2,8 chevaux. Côté équipement, elle propose les mêmes que ceux de la 125cc avec un prix final ultra compétitif de 1 999 €.

Un vrai plaisir de découvrir ces deux nouveautés grandeur nature.



Masai Scrambler Sport 125 :

La marque chinoise Masai a posé ses bagages proche de notre stand, ce qui nous a permis d'admirer leur nouveauté sortie en été 2021 : le Scrambler sport 125.

Véritable mélange entre vintage et modernité, les lignes de cette nouvelle Masai sont séduisantes dès le premier regard, pour qui apprécie le style vintage. Au delà de son look, le Scrambler Sport Masai a de nombreux avantages : un châssis moderne, un moteur de 15ch et un freinage ABS, ce qui en fait un 125cc dotée de beaux atouts. Le Scrambler Masai fait dans le sérieux avec en prime un compteur digital, un bouchon de réservoir à clé et des éclairages et clignotants à leds dans la tendance actuelle. L'ensemble en fait une petite moto urbaine idéale. Vous pouvez retrouver le modèle dans les concessions aux environs de 3.690€.

LES ELECTRIQUES

Sur-Ron Light Bee et Light Bee X :

Accolé au stand de Masai, on retrouve une autre marque chinoise, qui s'illustre pour ses innovations : la marque Sur-Ron.

Son modèle, la Light Bee, à mi-chemin entre le VTT et une moto enduro, rencontre un franc succès. La Light Bee se décline en deux versions : la Light Bee X non homologuée, qui peut atteindre une vitesse de pointe de 75 km/h pour un poids de 50 kg qui n'est destinée qu'à une utilisation sur un domaine privé et la Light Bee, la version cette fois-ci homologuée. Son moteur est identique, mais sa puissance nominale est bridée à 2 KW et sa vitesse maximum à 45 km/h. Elle est équipée de phares, rétroviseurs, clignotants, klaxon, support de plaque et affiche 5 kg de plus que la X sur la balance. La capacité de la batterie est de 100km environ pour une vitesse moyenne de 25km/h. Une charge complète nécessite trois heures.

Une jolie réussite pour la marque chinoise qui s'immisce petit à petit dans le monde de la moto électrique.



Sur-Ron Light Bee

Motosacoche Type A :

Le style surprenant et innovant du vélo électrique de la marque Motosacoche a retenu notre attention. Pour la petite histoire, la marque de moto suisse s'est particulièrement développée au début du vingtième siècle, où la Motosacoche a remporté de nombreux trophées et a permis à la Suisse de se faire un nom dans le monde de la moto. A l'époque, la Motosacoche n'était pas exactement une moto, mais plutôt un moteur du format d'une sacoche, conçu pour s'adapter sur le cadre d'un vélo et le convertir en motocyclette. La Type-A 2021 s'inspire donc des lignes de son ancêtre de 1901 et de l'esthétisme des motos Motosacoche d'avant 1940. Ce vélo électrique peut atteindre 45 km/h. Son moteur affiche une puissance de 1000W, ce qui en fait le plus puissant de sa catégorie.

Puissant, robuste et innovant, ce vélo électrique a tout pour plaire. Ce S-Pedelec est une très belle réussite de la marque Motosacoche, nul doute que vous le reconnaîtrez quand vous croiserez un !



Motosacoche Type A

LES INSOLITES

Moto de luxe Midual type 1 :

Pas de nouveauté concernant la marque française mais nous avons eu l'occasion de découvrir ces motos de luxe de plus près. La Midual Type 1 est un condensé du savoir-faire made in France, pour qui voudra se différencier ! Les poignées du guidon, l'instrumentation et les grippe genoux sont recouverts de cuir cousu main. La marque cherche à se différencier par la qualité. Tout est fabriqué main, en France, près d'Angers. Plus de 45 cuirs sont proposés aux clients ainsi que 25 teintes de fonderie sablée. Il faut dire qu'il est important de pouvoir avoir le choix lorsque l'on investit entre 145000 et 170000€ dans son deux roues. Une rencontre qui en met plein les yeux, une vraie pièce d'orfèvrerie !

Replica Bikes :

Au Salon du 2 roues, nous avons également eu le plaisir de rencontrer nos clients professionnels, et en particulier M. Secco Dominique, un véritable passionné, spécialisé dans la réalisation de répliques miniatures de motos. Et c'est très réussi ! Une mini RDLC, Monster, Aermacchi, entre autres à l'échelle 2/3, nous on craque !

Le Salon du 2 roues de Lyon a été une année exceptionnelle, notamment par le nombre de visiteurs. Nous regrettons le manque de nouveautés comparé aux années précédentes, mais nous sommes tous d'accord que ce salon est toujours aussi complet par ce qu'il propose et s'adresse, ce qui n'est pas toujours le cas sur d'autres salons, à tous. Que ce soit un amateur de V-twin, de quad, de cyclomoteur ou bien de moto cross, tout le monde y trouve son compte pour y voir des motos, des pièces et des accessoires. De notre côté, les visiteurs ont semblé enthousiastes par les révélations que nous avons pu faire ! Nous avons déjà hâte de vous retrouver pour la prochaine édition à laquelle nous ne manquerons pas de participer. A l'année prochaine !

ZOOM SUR... LES MOBS D'OLIVIER

Nous allons aujourd'hui nous intéresser à la collection d'Olivier, finistérien de 48 ans passionné par les mobylettes Peugeot. Découvrez comment ce plaquiste-jointeur est devenu accro.



Comment est née cette passion ?

« J'ai eu pour mes 14 ans un 103 MVL gris que mon frère m'a offert. J'adorais ce petit 2 temps qui m'emmenait partout, en plus on pouvait le customiser, génial ! J'ai possédé un 103 jusqu'à mes 27 ans, mais les circonstances de la vie ont fait que j'ai dû m'en séparer...

Quand je suis arrivé en Bretagne, je me suis plongé dans l'informatique (un peu trop d'ailleurs). Je cherchais donc une issue pour me sortir de ça...Et bingo ! J'ai racheté un 103 et la passion est revenue comme dans ma jeunesse. Depuis, la collection s'est élargie et compte désormais sept machines.

Avec mes passions que sont l'informatique et la mobylette est née ma chaîne Youtube pour le partage et la passion du Peugeot 103. »

Pourquoi Peugeot ?

« Les mobylettes Peugeot sont les plus simples au niveau mécanique selon moi, et j'aime leurs formes, tout simplement ! Je n'ai pas grand chose à dire mis à part que je les trouve magnifiques et que c'est une partie de moi, de ma jeunesse. »

Quel est votre modèle préféré ?

« Le Peugeot 103 MVL. »



ZOOM SUR... LES MOBS D'OLIVIER

Quel a été le modèle le plus compliqué à restaurer ?

« Elles sont toutes compliquées à restaurer vu leur âge et les conditions de stockage. Le modèle 103 est un modèle courant donc ça va. Sur le 102 c'est plus compliqué car les pièces se font rares. Le 104R est aussi difficile car mon modèle est une version espagnole, Peugeot a commencé à commercialiser cette version uniquement en Espagne.

Le 103 VS beige a été un plaisir à restaurer. Il a pris beaucoup de temps mais le résultat est super ! Pour le TSM, la restauration a été cool mais il n'est malheureusement pas fidèle à l'origine. Je pense l'affiner plus tard... En ce qui concerne le GL 10, il est encore en cours de restauration.

Le 103 MVL (couleur curaçao) et la minicustom sont mes préférées car ce style représente bien toute ma jeunesse et j'adore le chrome ! D'ailleurs, on l'appelle la minicustom car les roues sont plus petites avec un diamètre de 16 contre 17 sur les autres modèles. »

Pouvez-vous nous parler de votre groupe de mobeurs ?

« J'ai connu le groupe avec un collègue de travail, il avait une connaissance qui avait créé le groupe. Les mobeurs du bout du monde. Les créateurs sont Marc et Yaya. Ils m'ont invité à une de leurs sorties et depuis un lien s'est créé ! »

« Maintenant, nous sommes un petite dizaine à rouler régulièrement ensemble. Le groupe est basé sur un code confiance / respect / partage ! Nous sommes de vrais gamins dès que l'on pose nos fesses sur ces montures ! »



Peugeot 103 Vogue, MVL (phase 2) modifié



Les mobs d'Olivier

MARCHÉ DU 50/125CC LE 50CC S'IMPOSE

Si le scooter thermique s'essouffle, cela a permis aux motos 50 et aux modèles électriques de faire un excellent démarrage en ce début d'année 2022. Le passage progressif du thermique vers l'électrique semble se lancer, au moins sur le scooter. Voyons ce que cela représente côté immatriculations.



Peugeot Kisbee

Bien que le scooter ait été sur une pente descendante au mois de janvier 2022, ce dernier reste largement au dessus des ventes de motos 50 et électriques. C'est notamment la marque au lion qui perd de la puissance avec un chiffre (pas très glorieux), de -32 % sur janvier par rapport à 2021. Ces modèles phares prennent une claque avec -23,8 % d'immatriculations pour le Kisbee, et c'est encore pire pour le Streetzone avec -44,5 %. Peugeot conserve tout de même sa première place malgré ces chiffres impressionnants. Sym se positionne en seconde place en limitant la casse avec -6,2 % d'immatriculations par rapport à 2021. Enfin, pour la première fois, Piaggio se place en troisième position derrière Sym. C'est la marque qui connaît la plus grosse baisse du nombre d'immatriculations avec -52,8 % tout de même. En chiffre, cela représente 839 immatriculations en 2021 contre 396 en janvier 2022.

Côté 50cc à boîte, la route était bien plus dégagée avec Rieju qui démarre en trombe pour atteindre les +23,6 % en janvier. La livraison de ses MRT a permis à la marque de tripler son chiffre de 2021 et de réaliser le meilleur mois de janvier de son histoire. Juste derrière Rieju, on retrouve Beta avec +45,8 % soit 226 immatriculations sur janvier 2022. Sherco ferme la marche avec des jolis chiffres. C'est +34,7 % soit 159 immatriculations en janvier.



Rieju MRT



Pink Mobility Pink Me

Enfin, pour les électriques, Pink Mobility se place en première position, grâce notamment à son partenariat avec le loueur Yego. Ligier suit avec 120 immatriculations en janvier. La marque suisse Stromer, se place en troisième et dernière position du podium, avec 103 immatriculations, soit autant que la marque Askoll qui se positionne en 4ème place sur le mois de janvier 2022.

Top 3 des ventes de scooters 50

1. Peugeot Kisbee



591 immatriculations

2. Sym Orbit III



263 immatriculations

3. Kymco Agility



210 immatriculations

Top 3 des ventes de 50 à boîte

1. Rieju MRT



359 immatriculations

2. Beta RR



226 immatriculations

3. Sherco SM



139 immatriculations

Rieju se maintient à la première place avec 359 immatriculations sur janvier 2022, le second du podium reste Beta avec 226 pour sa RR. La Sherco SM est encore en troisième position avec ses 139 immatriculations.

Top 3 des ventes de scooters 125



1.
Honda
FORZA

2.
Yamaha
X-MAX

3.
Honda
PCX

Top 3 des ventes de motos 125



1.
Yamaha
XSR

2.
Honda
CB-R

3.
Honda
CB-F

2022 semble être synonyme de renouveau sur le marché du 125cc, détaillons cela ensemble !

Brixton propose dès le mois de mars 2022 son nouveau modèle : la Crossfire 125. Elle adopte un moteur liquide offrant 10 kW (13,5 ch à 9500 tr/min) de puissance. Elle se positionne donc en haut de la gamme 125 en étant la première à intégrer ce moteur à refroidissement liquide. On pourra également retrouver l'ABS, une fourche inversée, un phare de jour à Leds. Elle se rapproche esthétiquement d'une Husqvarna Vitpilen. Les rétros sont installés en bout de guidon et les repose-pieds, assez hauts, rendent la conduite sportive. Rendez-vous dans votre concession pour la découvrir !



Brixton Crossfire 125



Malaguti Drakon 125

Il faudra encore attendre le deuxième trimestre 2022 pour rouler avec le Drakon de Malaguti, mais des nouvelles informations ont été divulguées. Le prix notamment, qui a été annoncé à 3999€. C'est d'ailleurs le premier modèle qui ne repart pas d'un modèle Malaguti existant. Dessinée et développée par le R&D de KSR à Krems, elle est produite chez Zongshen en Chine. Logiquement, on retrouvera le moteur Piaggio produit par Zongshen qui équipe un nombre important de motos chinoises. C'est sur le style que cette 125 se démarque de la masse avec une ligne originale et très séduisante. Les feux sont directement intégrés à l'habillement comme à la selle. C'est moderne et dynamique, tout en proposant les meilleurs équipements. Ce Drakon est doté de deux freins à disques avec ABS et de jantes avant et arrière en 17 pouces. L'écran de 7 pouces permet un affichage multiple avec toutes les informations. Une petite pépite que l'on a hâte de découvrir.

Nouvelle moto dans la gamme Motron pour 2022 avec cette Nomad qui reprend la base de la X-nord, le trail routier de la marque dévoilé en 2021, dans une version roadster. Elle dispose donc du bloc à refroidissement liquide affichant 13 chevaux à 9000 tr/min. Il est associé à une boîte 6 rapports. Le châssis intègre une fourche inversée, un mono-amortisseur arrière et des jantes à bâtons de 17 pouces. Coté style, on dispose d'une jolie moto dotée d'un gabarit raisonnable qui laisserait même à penser que ce roadster fait plus que 125cc. Les feux à leds sont au programme avec un phare avant très inspirée Honda CB500. Avec une consommation annoncée à 2,6 l/100km elle devrait disposer d'une autonomie de 500 km grâce à son réservoir de 14L. Disponible depuis le mois de janvier, elle est affichée au prix de 2999€.



Motron Nomad 125

Hélène, couturière au sein de son entreprise LN Factory et amatrice de mobylettes, nous donne son avis sur le lanceur de démarrage Gencod.

Qu'est-ce qui vous a poussé à acheter ce produit ?

« J'ai acheté ce produit afin de me faciliter la vie pour démarrer ma mobylette. En effet, je suis de petite corpulence donc le lanceur est un vrai avantage. »

Que pensez-vous de l'installation, celle-ci a-t-elle été facile ou difficile ? A-t-elle été intuitive ?

« L'installation a été relativement facile mais a demandé une adaptation car ma mobylette a un allumage à rupteur. Mais rien de bien compliqué. »

La notice est-elle facilement lisible ?

« Pour ma part, la notice manque de détails, en effet pour un novice plus d'explications seraient les bienvenues étant donné que ma mob est très ancienne. »

Le produit fonctionne-t-il bien et aisément après installation ?

« Oui sans souci, déjà 800 kilomètres effectués avec ma mob équipée du système et c'est top. »

Que pensez-vous du rapport qualité/prix ?

« A ce jour le produit étant toujours fonctionnel, je peux dire que le rapport qualité/prix est correct. »

Le conseillerez-vous à des acheteurs potentiels ?

« Alors oui je le conseille, que ce soit pour le côté pratique ou esthétique d'ailleurs. »



La Mob d'Hélène



Le lanceur Gencod



POINTS POSITIFS

- + Bonne qualité
- + Bon rapport qualité/prix
- + Installation facile



POINTS NÉGATIFS

- Notice pas assez explicite

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

SÉQUENCE NOSTALGIE KAWASAKI KX 125

Crosseux et nostalgique ? Ca va vous plaire ! Retour dans les années 90, où les pilotes en course s'appelaient Stanton, McGrath, Bayle, Pichon, Demaria... Notre séquence nostalgie de ce numéro revient en effet une trentaine d'années en arrière et plus particulièrement en 1993 avec la Kawasaki KX 125 du millésime (modèle que vous pouviez d'ailleurs retrouver sur notre stand au Salon du 2 roues). Si la KX de 1993 n'avait pas un design très différent de celle de 1992, ce modèle a été controversé. Les pilotes l'adoraient pour l'excellente qualité de ses suspensions mais le moteur était plutôt peu expressif. C'est pourquoi, certains lui préféraient sa concurrente, la Honda CR 125 pour la qualité acceptable de ses suspensions et son moteur relativement fiable.

FICHE TECHNIQUE

Années de production : de 1992 à 1993

Moteur : monocylindre 2 temps

Cylindrée : 124,8 cm³

Refroidissement : Liquide

Pneus : avant 80/100 x 21 / arrière 100/90 x 19

Tarif de l'époque : environ 30000 francs (≈4500€)

Freinage : à disques

Poids : 86,5 kg

Transmission : Chaîne

Réservoir : 8,5L



LES ÉVOLUTIONS ENTRE 1992 ET 1993

Au premier regard, il est clair que les modifications visuelles sont restées très légères entre 92 et 93. Le carénage est le même que celui de la KX 92, à l'exception d'un garde-boue avant moins imposant. Le kit déco en revanche a changé, c'est d'ailleurs l'une des premières controverses de ce modèle. Soit on aimait, soit on détestait le style très représentatif des années 90. Le véritable point noir du modèle est son poids, plus élevé que celui des autres machines de même catégorie. C'est pourquoi, la version de 93 a été allégée par Kawasaki.

Le cadre a été complètement retravaillé, l'épaisseur de chacun des tubes du cadre est passée de 2,3 à 1,8 mm au niveau de la direction. Concernant le centre du cadre, les tubes se sont également affinés de 5 mm. L'épaisseur totale du bras oscillant a elle aussi été réduite. Le support d'essieu arrière a été revu avec l'utilisation d'aluminium plutôt que de fonte. Le diamètre de l'essieu avant a été réduit de 3 mm non pas pour alléger le bolide mais afin d'améliorer la manipulation et faire en sorte que l'extrémité avant ait une sensation de rigidité plus importante. Cela permet donc une conduite plus précise. Pour alléger encore de quelques grammes le véhicule, le nombre de goupilles du disque est passé de 8 à 6. Les quatre cartouches de fourche sont désormais composées d'aluminium plutôt que d'acier, là encore dans le but de réduire le poids. Le réservoir d'essence n'a pas non plus été oublié, ses parois en plastique se voient affinées. Au final 2 kgs en moins sur la balance, c'est déjà ça.

SÉQUENCE NOSTALGIE KAWASAKI KX 125

Côté suspensions, la KX de 92 disposait déjà les meilleures du marché. Quelques modifications ont tout de même été apportées, notamment sur le diamètre des tubes de fourche extérieurs, qui ont été affinés. Les valves de fourche ont changé dans le but d'améliorer encore davantage les sensations de conduite. L'amortisseur arrière a été revu également, il passe de 44 à 46 mm pour augmenter la capacité d'huile.

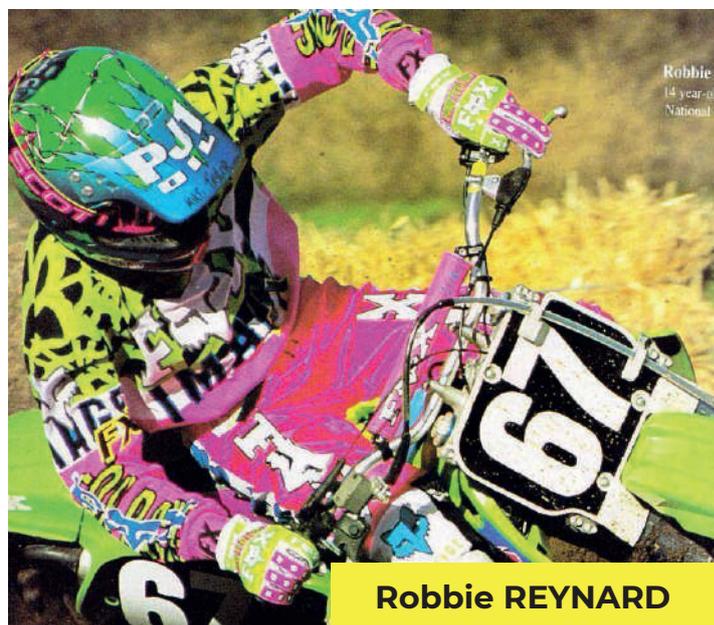
LA KX 125 EN COMPÉTITION

En 1993, la Kawasaki KX 125 tente de se positionner comme la meilleure de sa catégorie. Cependant, la concurrence est rude et le modèle ne bénéficie pas de la même attraction que sa rivale de chez HONDA, la CR 125. En effet, la KX 125 est plutôt difficile à piloter, il faut constamment maintenir le moteur à pleine puissance pour en obtenir le meilleur. La fiabilité du moteur est d'ailleurs le véritable problème de la KX 125.

Les pilotes de supercross trouvaient les suspensions trop douces, ce qui n'a pas permis à la KX 125 de s'imposer dans cette discipline. Le bolide est toutefois apparu progressivement sur les terrains de motocross.

La KX 125 de 1993 est la première machine que le Team Pro Circuit a utilisé après qu'ils aient changé pour Kawasaki en 1992. C'est d'ailleurs l'utilisation du modèle par ce Team qui a permis à la marque d'être de plus en plus utilisée sur les terrains. Pour preuve, Jimmy GADDIS gagnera le titre sur sa Kawasaki KX 125 de 1993 au championnat AMA Arenacross Championships. Robbie REYNARD s'illustrera également en devenant le plus jeune gagnant d'une course 125 au niveau national à l'âge de 16 ans. Jamie DOBBS remportera quant à lui la course MX de Unadilla sur un terrain très salissant et glissant.

En conclusion, la KX 125 de 1993 était une bonne machine même si elle n'avait pas la même puissance que sa concurrente chez Honda. Son gros plus résidait dans ses suspensions que lui enviaient les autres motos de sa catégorie. Bien qu'handicapée par des soucis de fiabilité, la petite KX 125 s'est progressivement invitée sur les terrains boueux et reste dans les esprits grâce à son design qui aujourd'hui encore, est toujours aussi apprécié.



POINTS POSITIFS

- + Excellentes suspensions
- + Stabilité à grande vitesse
- + Style inédit



POINTS NÉGATIFS

- Moteur peu fiable
- Difficile à piloter

AU P'TIT BOLIDE MOTO – REDON (35)

DOMAINE D'ACTIVITÉ :

Vente et réparation de motos, quads, et accessoires du pilote.

EFFECTIF :

Notre entreprise est composée d'un vendeur, de trois mécaniciens, d'un apprenti mécanicien en plus du gérant.

HISTOIRE :

Le garage a été créé dans les années 80. Différents propriétaires se sont succédés pendant quelques années. C'est en 2007 que je suis arrivé en stage mécanique. J'ai par la suite été embauché en tant que mécanicien. En 2012, il y a eu la création d'un nouveau bâtiment et c'est en 2018 que j'ai pris la suite de mon patron qui prenait sa retraite. Le magasin a alors changé, une nouvelle équipe est arrivée afin d'élargir les secteurs de vente. Nous vendons aujourd'hui des motos neuves et d'occasion multi-marques, des quads et des accessoires pour le pilote. Nous faisons aussi des réparations sur les véhicules.

POURQUOI TRAVAILLER AVEC 50 FACTORY :

Nous travaillons avec 50 Factory pour le nombre de pièces disponibles dans toutes les marques, pour la livraison rapide, et la bonne qualité des pièces. Les prix sont aussi intéressants.

TENDANCES 2022 :

Notre site internet va être créé et nous souhaitons agrandir le parc de véhicules neufs et d'occasion. Notre objectif est également de mettre en place des animations le week-end.





MOTOCROSSMARKETING.COM



50 FACTORY.com

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF