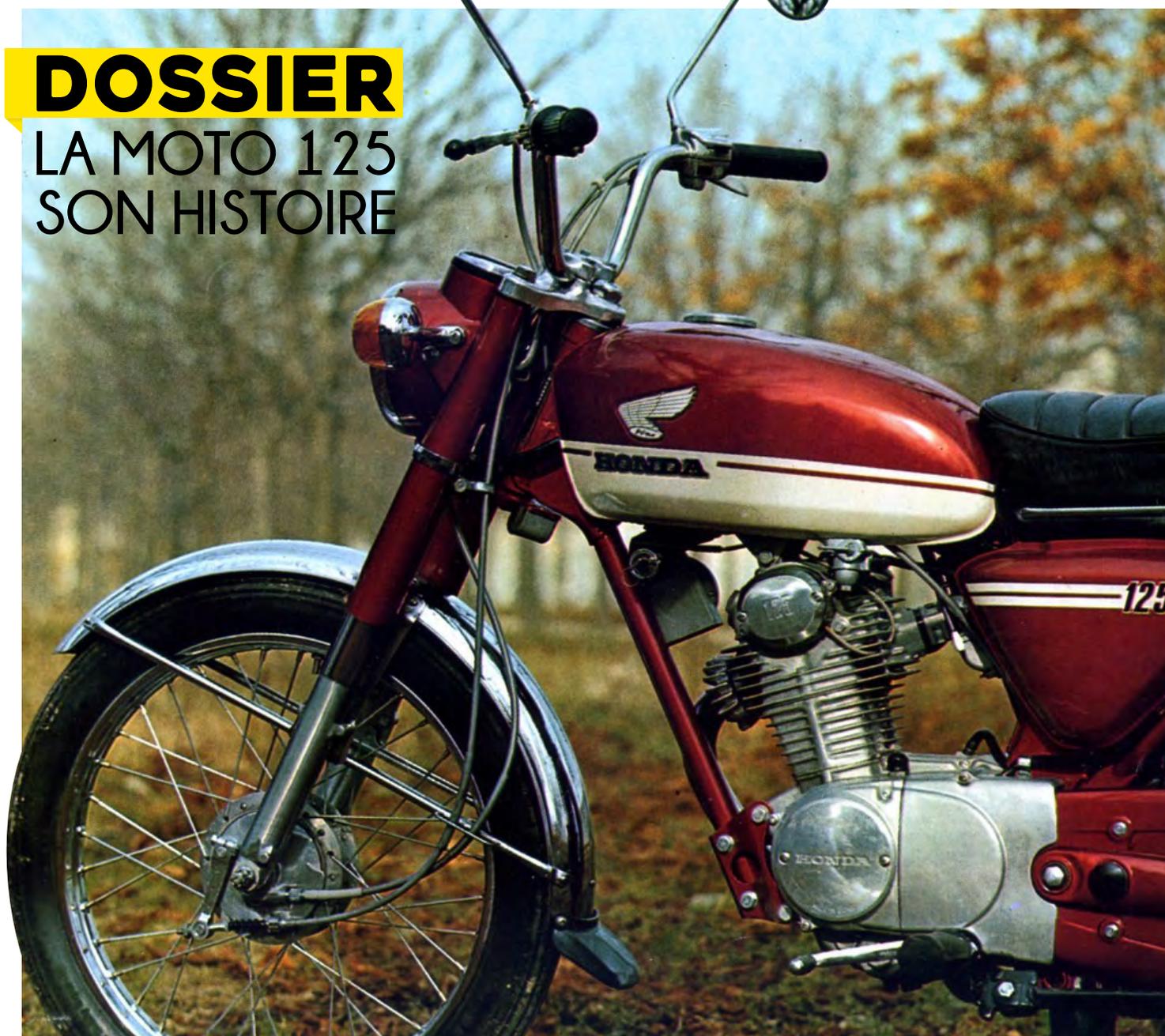


DOSSIERLA MOTO 125
SON HISTOIRE**ZOOM SUR ...**

La marque française de guidons, mousses, pontets, chassis... STAR BAR développée par PM Industrie.

LE PRO DU MOIS

Motoculture Jean situé à Cernay dans le Haut-Rhin est notre Pro du Mois.

SÉQUENCE NOSTALGIE

GILERA DNA : La moto équipée d'un moteur de scooter.



P.3 | DOSSIER

Retraçons l'histoire de la moto 125 en Europe pour découvrir quels sont les débuts de ce segment et quel pourrait être son avenir.



P.7 | ZOOM SUR...



Poussons les portes de PM Industrie pour découvrir leur marque emblématique : STAR BAR. Le fabricant de guidons, pontets, châssis ... qui a participé à l'histoire du cross, du quad et de l'enduro.



P.8 | MARCHÉ DU 50

Le marché du 50cc se porte plutôt bien en ce moment. Découvrez en page 8 les évolutions des 3 segments (Le 50 à boîte, le scooter et l'électrique)

P.9 | TOPS VENTES

Le podium des immatriculations de motos et scooters 50 et 125cc sur le cumul des 10 premiers mois de l'année 2020.

P.10 | NOUVEAUTÉS

Il y a du nouveau chez Honda dans la gamme 125cc pour 2021. Rendez-vous en page 10.



P.11 | A VOTRE AVIS

LEEFOX a testé pour nous les gants GENCOD Pro Evo, la nouvelle gamme de gants de la marque.

P.12 | SEQUENCE NOSTALGIE



Gilera DNA 50 : la moto équipée d'un moteur de scooter

P.14 | LE PRO DU MOIS



Notre client professionnel Motoculture Jean de CERNAY (68) est à l'honneur dans ce numéro. Découvrez son activité.

P.15 | ACTUALITÉS 50 FACTORY

Découvrez les actualités du moment pour 50 Factory.com !

MENTIONS LÉGALES

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

Contact :
50 Factory
28 Rue Jean GIRAUD
79140 CERIZAY

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



Le marché de la moto 125 a connu une histoire tumultueuse, entre grandes années de gloire et oubli complet. Revenons sur le passé de ce segment, porte d'entrée du marché moto global.

Les modèles historiques

L'histoire de la 125cc démarre en 1969, à cette époque le scooter est devenu ringard et le rêve d'évasion passait par l'achat d'une 4CV ou d'une 2CV. Ce sont les japonais qui modifient le marché en Europe en développant des modèles innovants qui vont réussir à séduire une jeune génération. Honda lance la CB125 4 temps sur le marché européen cette année là et c'est un véritable succès, surtout à partir de 1972 lorsque la CB125 K5 apparaît. Petit à petit elle devient une bonne alternative aux voitures en milieu urbain, sa clientèle se réduit et vieillit. La Honda n'est plus une aventurière.



HONDA CB 125 K5

En 1969 également, Yamaha lance son AT1 qui posera les prémisses du concept « trail » et qui connaîtra ensuite un grand succès. Initialement développée pour dévorer les chemins des Etats-Unis, ce modèle va se voir adopter une utilisation urbaine lui aussi. C'est la Yamaha DT et surtout la Yamaha DTMX (petites sœurs de l'AT1) qui vont littéralement exploser à partir de 1974 : 100 000 exemplaires vendus en France (ce qui représente en comparaison plus du double du marché moto 125 total actuel). Elles représentent des bonnes solutions pour une utilisation rurale et urbaine grâce à leur moteur 2T qui monte facilement dans les tours.

YAMAHA AT1



Ce modèle assez rustique, pas très esthétique et qui sur certains points n'est pas à la pointe technique, rencontre tout de même un beau succès. Cela est dû en partie à son prix, puisqu'elle est presque deux fois moins chère qu'une japonaise, et à son confort. Mais conduire une MZ c'est également refuser les motos du « grand capital » en choisissant le deux-roues des pauvres venu d'Allemagne de l'ouest. Un acte politique presque.

L'Allemagne aussi joue un rôle dans le développement du 125 en Europe grâce au constructeur Motorradwerk Zschopau (MZ) et sa MZ125, un 2T.

MZ 125





En France aussi nous avons nos constructeurs qui se sont essayés au 125cc, mais avec une réussite moins probante. Motobécane, la célèbre marque aux mobylettes, lance en 1972 la 125 LT, un 2 temps aux coloris flashy. Ce qui a bloqué le développement de ce modèle est l'image qu'elle dégage. Elle ressemble beaucoup à une mobylette (absence de béquille latérale, absence de clé de contact, son cylindre à stries caractéristique des mobs). Par conséquent les clients avaient du mal à la prendre au sérieux, d'autant plus que son prix est assez élevé. Tous ces éléments feront tomber la LT 125 dans l'oubli jusqu'à sa disparition en 1980.



Motobécane 125 LT

Et maintenant ?

Aujourd'hui après une traversée du désert du marché 125 à cause de la disparition des modèles 2T liée aux normes antipollution et une offre proposée essentiellement utilitaire, on voit revenir un engouement pour les motos 125cc depuis 2011. Cette année là KTM sort sa 125 Duke, un roadster inspiré de ses grandes sœurs 690 Duke et 990 Super Duke et qui deviendra un succès immédiat. Cela a prouvé qu'il était possible de vendre une belle moto 125 fiable pas trop cher (4000€ pour la 125 Duke) à un grand nombre. Suite à ça une autre tendance s'est amorcée, en lien avec le retour du style Café Racer, celle de la machine basique, économique et de caractère. Mash en est le plus grand représentant avec sa Seventy au look néo-rétro, touchant une clientèle urbaine et branchée qui n'a pas envie de rouler avec des vieux modèles. Dans la même veine la marque Orca a su tirer son épingle du jeu avec son modèle Astor qui fait parti des meilleures ventes au coude à coude avec la Mash Seventy. Ces deux constructeurs ouvriront la voie à Bullit, Masai et Brixton dans la mouvance néo-rétro, forte tendance du marché 125cc.

KTM 125 Duke



Dans un autre style, certains constructeurs (comme KTM avec sa 125 Duke citée précédemment) misent sur l'adaptation de motos gros cubes en 125cc afin de séduire une clientèle jeune et de la préparer à l'achat de cylindrées plus grosses dans le futur en la fidélisant. C'est le choix de Yamaha ou encore Suzuki avec ses GSX-S et GSX-R sorties en 2017 sous la norme Euro 4.

SUZUKI GSX-S 125





Honda de son côté nous a présenté la CB-F 125 et la CB 125 R dans l'objectif là aussi de capter une clientèle jeune en lui faisant oublier l'image poussiéreuse qu'elle pouvait avoir de la marque. Poussé par tous ces nouveaux modèles arrivant sur le marché 125, Kawasaki a pris le virage également. Ce dernier n'avait plus de motos 125 depuis plusieurs années et est revenu sur le devant de la scène en 2018 avec sa Z125 et sa Ninja 125 deux sportives au look agressif. Pour ce qui est de l'électrique, sur le marché de la moto 125, la transition n'est pas réellement amorcée, les immatriculations restent anecdotiques (le segment 50cc est plus en avance sur cela).

HONDA CB 125 F



KAWASAKI NINJA 125

Le tournant électrique n'est certainement pas pour tout de suite même si les constructeurs s'y préparent. Mais sans une interdiction des centres des grandes villes aux engins thermiques (par exemple) la part d'électrique sur les motos 125cc ne devrait pas décoller.

Le segment moto 125 est le reflet du marché de la moto global et il se réinvente tout le temps pour insuffler de nouvelles tendances. Alors va-t-on vers une augmentation du nombre de modèles électriques en équivalent 125cc ? Allons nous voir apparaître de nouveaux véhicules toujours dans la tendance vintage présente depuis plusieurs années maintenant ? Ou bien est-ce que l'avenir du 125cc nous réserve encore d'autres surprises ? Ce qui est sûr c'est qu'aujourd'hui il y en a pour tous les goûts et l'accès qui a été facilité à ses petites cylindrées leur promet de belles heures encore !



KAWASAKI Z 125



LES TONNELLES 50 FACTORY SONT ARRIVÉES !

Tarifs TTC publics

ZOOM SUR... LE FRANCAIS STAR BAR



Dans ce zoom nous allons vous parler d'une marque française bien connue des amateurs de cross, enduro ou de quad : STAR BAR.

La marque STAR BAR est développée par PM Industrie, une société de mécanique industrielle spécialisée dans le travail de l'aluminium et située à Allenwiller en Alsace. Grâce à un outil de production moderne et performant, l'entreprise réalise des prototypes, des gabarits, des châssis et va jusqu'à la mise en peinture epoxy. Une production du début à la fin réalisée en France donc. Et juste pour cela nous nous devons de les mettre en lumière.



L'histoire

Connu depuis 1984 pour ses cadres de BMX et de VTT RMS, Philippe MATHIS lance en 1994 la marque de guidons STAR BAR qui deviendra par la suite une référence dans les milieux de la moto, du jetski, du BMX, du quad... Cette notoriété vient de son utilisation d'aluminium de qualité aéronautique et de son large choix d'anodisation, ce qui est un gage de grande qualité pour les produits développés.



Philippe MATHIS mettra en place des partenariats privilégiés avec les meilleurs pilotes et team de ces milieux, lui permettant de crédibiliser toujours plus la qualité des produits STAR BAR. Depuis 2004, PM Industrie développe et fabrique des pièces destinées aux activités de loisirs telles que la moto, le jetski, le quad et l'aquabike.



PM Industrie se lance aujourd'hui dans l'aventure «trottinette électrique» en regroupant sous RMS Bike ses trois marques historiques : Star Bar pour les guidons, Pro Rims pour les roues complètes et RMS pour la partie cycle complète (cadre et fourche). 100% Made in France, cette gamme de trottinettes électriques tout-terrain et urbaines répond à la tendance du moment dans le déplacement et la mobilité verte respectueuse de l'environnement. L'histoire de PM Industrie à de beaux jours devant elle !



UN MARCHÉ EN GRANDE FORME DEPUIS LE DÉCONFINEMENT DE MAI, GLOBALEMENT LES CHIFFRES SONT TRÈS BONS AVEC PAR EXEMPLE POUR SEPTEMBRE UNE HAUSSE DE 31,2%. MAIS DANS LE DÉTAIL EST-CE BRILLANT PARTOUT ?



PEUGEOT KISBEE

Du côté de la moto 50 ça se passe plutôt bien aussi avec un cumul annuel à +10,5% par rapport à 2019 un très bon score aux vues des nombreux acteurs dans le négatif. Rieju, en tête du classement avec presque 3000 unités écoulées, profite de la perte de vitesse de Beta (en manque de modèles à proposer) et réalise +8,3% sur l'année pendant que son concurrent espagnol s'effondre à -25,1%. Vient ensuite Gilera et sa solide évolution (+10,8% sur le cumul de 2020) suivi de près par Sherco en 4ème place qui immatricule de plus en plus avec +21,2% sur les 9 premiers mois de 2020 (1622 exemplaires vendus). Masai, grâce à un volume de ventes qui a été de plus en plus élevé au court de l'année 2020, passe

Pour le scooter tout va très bien avec une hausse globale au cumul des 9 premiers mois de 13,6% par rapport à 2019. Dans le top 10 seul Peugeot (le 1er) est dans le négatif, et encore avec -3,8% une tendance qui devrait très rapidement s'inverser. Vient ensuite Piaggio qui réalise +29,8% grâce à ses Zip et Typhoon qui s'écoulent très bien. La marque italienne devrait d'ailleurs dépasser Peugeot au cumul annuel et prendre la tête du classement si Peugeot n'inverse pas sa tendance actuelle. En troisième position : SYM, avec des chiffres de plus en plus bons. Le taiwanais est à +32,7% au cumul de 2020 grâce à ses Orbit et Crox très performants ! Puis arrive Kymco en 4ème place avec +42,2% sur 2020 par rapport à N-1. Un sacré score réalisé entre autres par ses Agility. Les outsiders Orcal et Mash commencent à prendre leurs marques dans ce segment du scooter 50 et devraient bien se positionner à l'avenir... à surveiller.



RIEJU MRT

devant Derbi qui décroche (forcément). Du côté du 4T, Archive tire son épingle du jeu et réalise +48,6% de Janvier à Septembre 2020 par rapport à 2019. A contrario Mash ne s'en sort pas du tout avec -68,8% sur la même période. C'est dur pour le français !



SHANSU CP1.6

Le point noir de ce trimestre vient du segment électrique. En effet malgré quelques constructeurs réussissant à finir dans le positif au cumul annuel, globalement le secteur réalise -33,3% sur les 9 premiers mois de l'année 2020. En tête, Super Soco réalise -10,7% avec 707 immatriculations. Suivi par Niu qui plonge à -70,3%. Arrivent ensuite des nouveaux venus : Wayscral et Shansu respectivement à +154,7% et +146,5%, ce sont eux (entre autres) qui relèvent le marché. En résumé même si l'offre BtoC monte de plus en plus sur l'électrique, elle ne compense pas un marché en dépression globale. Bien dommage !



Top 3 des ventes de scooters



1

PEUGEOT
KISBEE

7 597 immatriculations



2

PIAGGIO
ZIP

3 769 immatriculations



2

KYMCO
AGILITY

3 314 immatriculations

Top 3 des ventes de 50 à boîte



1

RIEJU MRT

2 907 immatriculations



2

BETA RR

2 016 immatriculations



3

GILERA SMT

1 858 immatriculations

Peugeot creuse l'écart avec son Kisbee en tête loin devant le Piaggio Zip. Le classement scooter reste donc le même. Du côté du 50 à boîte les tendances se confirment et Rieju devrait finir en tête du classement avec sa MRT, même si les chiffres sont relativement serrés.

Top 3 des ventes de scooters 125



Top 3 des ventes de motos 125



LES NOUVEAUTÉS CB 125 R ET MSX 125 GROM



Pour ce numéro de 50 Factory le mag, nous ferons un focus sur les nouveautés présentées par Honda pour 2021, la nouvelle version de la CB 125 R et la MSX 125 GROM. Le constructeur japonais nous promet de belles choses !



CB 125 R

La célèbre CB 125 R se voit offrir un nouveau moteur, rien que ça ! En effet Honda l'équipe d'un moteur à double arbre à cames en tête (DACT) à 4 soupapes. Elle passe ainsi de 13 à 15 chevaux et augmente en couple. Évidemment, réglementation oblige, le moteur est homologué à la norme Euro 5. Mais ce n'est pas tout ce qui change sur cette nouvelle version du 125 Néo Sportif. Sa fourche est remplacée par une Showa inversée de 41mm, ressemblant fortement à celle présente sur les CBR650R et CB650R de 2021. Inédit pour une moto 125. En plus de cela un nouveau coloris s'ajoute au noir, rouge et bleu déjà disponibles : le gris perle. La CB 125 R édition 2021 sera disponible à partir de Janvier 2021 au prix de 4749€.



MSX 125 GROM

Ce petit 125, héritier des mini-motos des années 60 comme le Monkey puis par la suite des ST et DAX, revient en 2021 avec une nouvelle version : la MSX 125 GROM. En plus d'adopter un look plus épuré dans un soucis de facilité à démonter elle reçoit un moteur Euro 5 à 5 rapports et un écran LCD affichant toutes les informations importantes est ajouté à cette nouvelle version. C'est surtout visuellement que le changement est là. En effet, si l'ancienne version privilégiait un look « miniature » des grosses cylindrées de chez Honda, ce nouveau modèle joue sur le minimalisme et le futurisme. Un éclairage à diodes est installé et la totalité de l'habillage est fixé par 6 vis de chaque côté uniquement. La Grom sera disponible à partir de Mars 2021 au prix de 3949€ et vous aurez le choix entre 3 coloris : Argent métallique, Noir métallique ou Rouge.

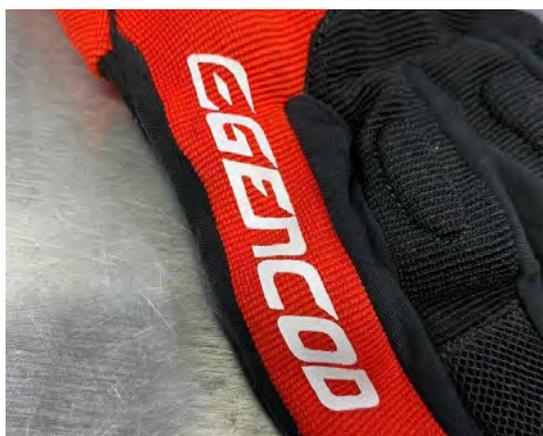


A VOTRE AVIS GANTS GENCOD PRO EVO



LEEFox, un de nos ambassadeurs, a testé nos nouveaux gants GENCOD Pro Evo. Il nous livre son avis !

J'ai testé les gants GENCOD Pro Evo rouges et franchement, je n'ai rien à redire. Ils sont bien renforcés au niveau des doigts et ils tiennent bien chaud car je les ai utilisés sur route alors qu'il faisait 3 degrés et je n'ai pas du tout été gêné. Ils tiennent chaud mais restent fins ce qui permet de bien sentir les commandes et ça c'est top ! Le seul petit bémol serait pour moi le manque de renfort au niveau de la paume de la main. Mis à part cela ce sont vraiment de bons gants pour toutes les saisons.



- DES GANTS FINS
- ILS ONT UN BON GRIP SUR LES POIGNÉES



- LA PAUME DES MAINS N'EST PAS ASSEZ RENFORCÉE SELON MOI

Ces gants homologués CE sont de bons équipements faits pour être utilisés toute l'année, ils sont fiables et robustes. Vendus au prix de 24,80€, ils sont disponibles dans plusieurs coloris : Noir, Blanc, Rouge, Bleu et Rose. En exclusivité sur 50Factory.com !

MERCI À LEEFOX D'AVOIR TESTÉ POUR NOUS CES GANTS GENCOD PRO EVO ET DE NOUS AVOIR FAIT PART DE SON AVIS

SÉQUENCE NOSTALGIE GILERA DNA 50



Mi-moto, mi-scooter c'est la première chose qui nous vient à l'esprit pour le définir quand on le voit ! On vous parle dans ce numéro du petit Gilera DNA 50 qui fête déjà ses 21 ans !

L'ADN du DNA

Pour les anglophones vous saurez déjà que DNA veut dire ADN dans la langue de Shakespeare. Et quel nom aussi convaincant d'un modèle si novateur pour l'ancienne et célèbre marque italienne Gilera pourrait mieux lui aller. Non pas qu'il soit totalement le seul à utiliser ce concept d'engin motorisé d'entre deux mondes (les plus connaisseurs penseront au Suzuki Street Magic), on comprend que l'accent est mis sur le croisement du meilleur de chaque univers à la recherche de fun et de performance mais accessible pour tous. En effet, le look donne le ton, on veut s'amuser et enchaîner les virages avec une bécane comme ça. Pour autant le gabarit contenu et la hauteur de selle de seulement 770 mm la place dans une fourchette entre les motos 50cc classiques et les scooters pour permettre aux adolescents de toutes tailles d'être à l'aise dessus et de connaître les sensations de conduite d'une moto sans avoir à passer les vitesses, ce qui peut souvent effrayer les novices. Et c'est aussi un autre aspect, le scooter pratique et souvent préféré dans les années 2000 par la gent féminine se mue alors ici pour séduire aussi le sexe masculin en sortant les gros bras.

GILERA DNA 50



Années de production : de 2000 à 2006	Carburateur : Dellorto 17,5mm à starter automatique	
Moteur : Monocylindre 2T 50cc Piaggio Hi-Per2	Démarrage : Kick + électrique	Poids : 102 kg
Cadre : Acier	Fourche : Hydraulique 35mm	Transmission : Courroie
Freinage : A disque, avant 240mm / arrière 200mm	Réservoir : 9 L	
Pneus : Avant 120/70 - 14 / arrière 140/70 - 14	Tarif de l'époque : 15 000 francs	



ON ADORAIT

- Sa tenue de route - Ses équipements
- Son design - Son accessibilité
- Son concept futuriste

ON NE REGRETTE PAS



- Le design du pot d'échappement d'origine



Face avant du GILERA DNA 50

Au menu des équipements, on voit directement la plaque phare digne d'un roadster type Kawasaki Z750, avec un éclairage puissant, comme c'est souvent le cas chez Gilera. Juste derrière la tête de fourche le tableau de bord est top, il offre un gros compte-tours bien présent et à sa droite un compteur de vitesse digital des plus complets. La fourche hydraulique démontre aussi un certain niveau et engage une confiance sur la tenue de route et la stabilité, ce qui se confirme au regard des roues montées en 14 pouces avec des largeurs de 120 à l'avant et 140 à l'arrière ! Le freinage est aussi à la hauteur avec à l'avant un disque de 240 et à l'arrière un 200 mm ! L'essai sur route affirme nos dires, pas de déception, la sportivité est de rigueur.

SÉQUENCE NOSTALGIE GILERA DNA 50



On poursuit vers le centre et on s'aperçoit que le réservoir est en réalité faux et permet de mettre un casque intégral, très utile et malin. La selle bien que bi place adopte la couleur de la carrosserie à l'arrière, style dossier de selle de moto. L'assise du pilote est large et confortable. Enfin la présentation se termine par le moteur qui ne se trouve pas au centre mais bien à l'arrière comme un scooter, car justement c'est un moteur de scooter que l'on retrouve sur le DNA. Le même que sur le Piaggio NRG ou le Gilera Runner, le Piaggio Hi-Per2 deux temps 50cc à refroidissement liquide. Ce qui veut dire bien sûr une transmission par courroie et non par chaîne. Cela veut aussi dire que l'on a affaire à un moteur réputé performant et gonflable à souhait... D'ailleurs concernant la montée en puissance, Malossi s'illustre dans les années 2000 en mettant en avant le DNA en compétition (voir photo).



GILERA DNA 50



GILERA DNA 180

Le DNA, du 50 mais pas que ...

On voit grand chez Piaggio et le DNA est décliné aussi pour les plus «âgés». Gilera propose alors des versions 125 mais aussi 180 cc ! Alors restons calmes nous ne sommes pas sur des motorisations 2 temps ce qui aurait été explosif dans une machine comme cela, mais sur des moteurs 4 temps. Tout de même le bloc offre de bonnes performances, c'est celui que l'on retrouve sur les Piaggio Runner notamment, modèle qui déjà chez Gilera avait été décliné dans les trois cylindrées et sans avoir poussé aussi loin le concept de la sportivité que le DNA, avait déjà été précurseur pour faire sortir le scooter de l'image « Dolce vita »... Enfin, à noter qu'entre le 50, le 125 et le 180 le DNA a été distribué sous différents coloris pour satisfaire tous les goûts : le rouge qui est courant mais aussi le noir, le jaune, le bleu et enfin le gris.

Le DNA de nos jours

Un look sympa, attachant, mais racé à la fois fait du DNA une petite moto (ou scooter?) indémodable. En effet quand on le regarde aujourd'hui il n'a pas vieilli, preuve qu'il était vraiment avant gardiste quand il est sorti sur le marché. Aujourd'hui c'est clairement un bon plan pour un passionné de petite cylindrée qui veut se faire plaisir et surtout qui n'est pas sectaire, car oui le DNA peut ne pas plaire à tout le monde de part son inclassabilité ! Un modèle en bon état se trouve entre 1000 et 1500 euros et comme, sans être un best seller, il s'est tout de même correctement vendu grâce à un réseau Piaggio au top de sa forme dans les années 2000, il se trouve encore assez facilement sur le marché de l'occasion de nos jours. Un gros point intéressant aussi bien pour les puristes de l'origine que les fans de préparation réside dans le fait de sa motorisation commune aux Runner et NRG. Les pièces détachées se trouvent très facilement aujourd'hui (cylindre, embiellage, clapets...), ce qui n'est pas toujours le cas d'un modèle d'une quinzaine d'années, qui plus est italien... Ce détail est non négligeable, surtout si l'on doit se lancer dans une rénovation moteur ou tout simplement si l'on veut vitaminiser encore un peu plus le comportement du petit DNA !



GILERA DNA 50



MOTOCULTURE JEAN

64 Faubourg des Vosges
68700 CERNAY

03 89 75 43 96

MOTOCULTURE JEAN - CERNAY (68)

DOMAINE D'ACTIVITE :

L'activité de Motoculture Jean tourne autour de la vente, l'entretien et la réparation de matériel de motoculture et espaces verts ainsi que de deux-roues motorisés.

EFFECTIF :

L'entreprise est actuellement composée de 3 personnes.

HISTOIRE :

Créée en 1999 par Monsieur MARTINI JEAN, l'entreprise évoluait au départ uniquement dans le domaine de la motoculture. C'est à partir de 2005, épaulé par son fils qui vient le rejoindre sur la partie atelier, qu'il décide d'ouvrir son activité aux deux-roues motorisés. L'objectif principal est alors de palier au temps mort dû à la saison hivernale. La clientèle s'est ainsi diversifiée, paysagistes et motards se retrouvent chez Motoculture Jean et tondeuses, débroussailleuses, scooters et motos cohabitent dans un même atelier. La partie 2-roues ne fait qu'augmenter à l'heure actuelle et les ventes d'occasion aussi. L'entreprise est donc une affaire de famille avec le père à la gestion de l'entreprise (humour et bienveillance) et le fils à l'atelier (conseils techniques et accompagnement). Une affaire qui roule !

TENDANCES 2021 :

L'objectif pour l'année 2021 est de continuer à développer les deux activités de l'entreprise en parallèle dans le but de prospérer de plus en plus dans le domaine des deux-roues.



03 89 75 43 96
9h30 - 12h / 14h - 19h

Plus d'informations :
www.motoculture-jean.fr



Si vous aussi vous souhaitez être le prochain "Pro du Mois", contactez-nous : pro@50factory.com ou au 09 88 99 46 57

ACTUALITÉS 50 FACTORY LES NOUVEAUTES



Au cours de l'année 2020 nous avons eu la chance de pouvoir être en partenariat avec certaines des plus grandes émissions de moteur et voitures. Grâce à cela vous avez pu nous voir sur RMC Découverte, C8 et même TF1. Nous en sommes très fiers et de nouvelles choses se préparent déjà pour cette nouvelle année, toujours dans cette passion de la mécanique qui nous anime.





AU SERVICE D'UNE PASSION COMMUNE !

50FACTORY
.com