



## DOSSIER

### L'HISTOIRE DU CAFE RACER

#### ZOOM SUR ...

L'histoire de la mobylette aux Etats-Unis : un parcours mouvementé mais un réel engouement.

#### LE PRO DU MOIS

Poussez les portes de Dafy Moto Niort (79) et découvrez l'histoire et l'activité de cette équipe dynamique.

#### A VOTRE AVIS

Léa et son casque Fly Racing Toxin Embargo.

#### SÉQUENCE NOSTALGIE



Dans cette séquence nostalgie (re)découvrez la DT 125 R de chez YAMAHA. Le célèbre trail au look de cross de la marque japonaise.



## P.3 | ACTUALITÉS

Le style Café Racer est très tendance depuis plusieurs années maintenant. On vous explique d'où il vient et ce que c'est précisément en page 3.

## P.7 | ZOOM SUR...

La mob aux Etats-Unis : toute une histoire ! Comment le petit cyclo s'est fait une place outre atlantique ? Rendez-vous en page 7.



## P.8 | MARCHÉ DU 50

Un marché en bien meilleure forme avec des chiffres rassurants après cette période si particulière.



## P.9 | TOPS VENTES

Le podium des immatriculations de motos et scooters 50 et 125cc sur le cumul des 7 premiers mois de l'année 2020.

## P.10 | NOUVEAUTÉS

Découvrez les bras de fourche type origine Derbi, de la marque Fifty Moto Parts, à prix très avantageux.



## P.11 | A VOTRE AVIS

Pink Rideuse a testé pour nous le casque cross Toxin Embargo de la marque Fly Racing. Découvrez son avis en page 11.



## P.14 | LE PRO DU MOIS

DAFY MOTO Niort nous a ouvert ses portes pour nous présenter son activité de professionnel du deux-roues. Découvrez cette équipe dynamique en page 14.

## P.12

## SEQUENCE NOSTALGIE

Yamaha DT 125 R : LE trail des années 90 !



## P.15 | ACTUALITÉS 50 FACTORY

Les actualités de 50 Factory, découvrez les nouveautés du moment et ce qu'il ne faut pas rater sur le site !

## 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 vintage est très tendance depuis plusieurs années maintenant dans la moto. Cette vague, si on peut dire, voit son origine entre autres dans le célèbre mouvement Café Racer. Mais au fait, qu'est-ce que c'est le Café Racer ? On vous embarque avec nous direction les années 60 pour tout vous expliquer !



Ce mouvement est originaire de la contre-culture britannique des années 1960 avant de se propager plus tard en Italie. Des groupes de motards comme The Rockers modifiaient leurs motos pour les rendre plus rapides et originales dans un style rock'n'roll afin de parcourir les autoroutes d'Angleterre de café en café. Ce mouvement a été associé à la musique Rockabilly et est étroitement lié à la musique en général puisque le but de ces pilotes était d'atteindre 160 Km/h (appelé "The Ton") en partant d'un café jusqu'à un point déterminé puis de revenir avant qu'une chanson ne soit terminée sur le juke-box. On parle donc ici de courses entre chaque café, d'où le célèbre non : Café Racer, tout simplement !

## CARACTERISTIQUES :

Les motos ont un style custom, le conducteur de ces motos également. Moto généralement monoplace, avec le moins de carénages possible, un guidon plutôt bas et tout cela dans un look rétro.

L'objectif étant la vitesse et la maîtrise du véhicule, le confort n'était pas la priorité. Les motos étaient donc brutes, les carénages non-peints la plupart du temps, le guidon directement fixé sur les fourches pour plus de contrôle, tout cela en faisait des deux-roues légers, maniables et puissants. Les modèles emblématiques de cette catégorie sont un mélange de Norton et de Triumph : Triton (photo ci-contre). Alliant un moteur commun et rapide : le moteur de la Triumph Bonneville, au meilleur cadre de son époque : le Featherbed de la Norton Manx. Les moins fortunés optaient pour un « Tribsa » : un moteur de Triumph sur un cadre de BSA. Contrairement aux Américains qui avaient au même moment les styles Chopper et Bobber qui émergeaient, les Café Racer apparues dans une Europe pauvre ne visaient pas un style « customisation ». En résumé une moto de ce style est un véhicule modifié pour la vitesse et la maniabilité au détriment du confort.





**NORTON MANX**



**TRIUMPH BONNEVILLE**

Au delà des véhicules, la culture café racer regroupe aujourd'hui les amateurs de motos japonaises, italiennes, anglaises des années 1950 à 1970 en opposition avec les deux-roues au style moderne. Devenu un mouvement à part entière, les membres de ce style adoptent également une mode vestimentaire : jeans, veste en cuir ou veste de moto, bottes, mais également des éléments modernes. Car il faut les différencier de l'imaginaire collectif autour du « Biker Américain ». Les motards café racer mélangent le look des greasers américains à la John Travolta, avec le style rock britannique et le look des motards modernes, un style unique en somme. Et c'est exactement ce que viennent chercher les milliers de spectateurs tous les ans au Café Racer Festival qui se déroule sur l'autodrome Linas-Montlhéry en Juin. L'événement rassemble les passionnés de motos, mais plus globalement de l'univers Café Racer, de toute la France et de l'étranger. C'est LE rendez-vous des amoureux de ce style.



**CAFE RACER FESTIVAL**

# DOSSIER L'HISTOIRE DU CAFE RACER



Aujourd'hui de nombreuses marques ont intégré le style Café Racer à leur gamme de véhicules. Les héritiers directs de ce mouvement sont le CB 750 de chez Honda ou encore le Z1 de Kawasaki arrivés respectivement au début des années 70 et à la fin des années 60. Et comment ne pas citer le français MASH et sa gamme entièrement imprégnée de ce style, tellement que le constructeur est allé jusqu'à nommer un de ces modèles le CAFE RACER (disponible en 125cc et 400cc). Mais ses célèbres Fifty en 50cc et Seventy en 125cc sont aussi issues de cet univers, c'est d'ailleurs ce qui fait leur succès !

**HONDA CB 750**



**KAWASAKI Z1**



Les composantes actuelles du style Café Racer sont plutôt chics et esthétiques, l'exacte inverse donc de son impulsion de départ. Le mouvement créé autour de la moto de son garage, bricolée, usée et rafistolée s'embourgeoise par la profusion de copies d'usine des modèles d'autrefois proposés par les constructeurs. Malgré cela l'esprit reste intact et tout un univers continue de se développer autour de ce mouvement grâce aux clubs de passionnés et à une presse spécialisée (Café Racer Original, Moto revue Classic ...). La tendance actuelle étant à la récupération, à la deuxième vie des objets afin d'en éviter leur gaspillage, le Café Racer a donc encore de beaux jours devant lui !



**MASH Fifty**



**MASH Seventy**



**LeoVince**  
EXHAUST SYSTEMS

**AKRAPOVIČ**

**ECHAPPEMENTS MOTO 125 CC**

# ZOOM SUR... LA MOB AUX ETATS-UNIS



Depuis les années 2000, la mobylette rassemble de plus en plus de passionnés aux Etats-Unis. Une mode qui, comme nous le savons, s'est répandue partout dans le monde et bien évidemment en France. Zoom sur cette tendance :

L'âge d'or

Dans les années 1970 les Etats-Unis connaissent plusieurs chocs pétroliers provoquant des pénuries d'essence. Les américains se tournent alors vers la mobylette moins consommatrice de carburant et laissent de côté leurs anciens véhicules gourmands en énergie et coûteux. La « Moped » devient alors un nouveau moyen de transport fiable, économe et pratique. Des marques comme Tomos, Derbi, Puch, Piaggio et évidemment Peugeot et Motobécane sont importées pour le plus grand bonheur des lycéens de l'époque.



La perte de vitesse

Malgré ce succès, plusieurs facteurs causent le déclin des mobs. Rappelons le contexte : aux Etats-Unis pour conduire une mobylette (et plus généralement un cyclomoteur) il est nécessaire d'avoir 16 ans et d'avoir obtenu son permis de conduire. Ce dernier étant plus facile à obtenir qu'en France et moins cher, les adolescents

**TOMOS A35**



passent la plupart du temps du vélo à la voiture sans avoir la possibilité (comme dans la plupart des pays d'Europe) de conduire un cyclomoteur entre les deux, les USA n'ayant pas de catégorie « motocyclette légère ». De plus le manque de réseau de distribution et, par conséquent, la difficulté à trouver des pièces détachées et des réparateurs entraînent une forte diminution de l'engouement pour les mobylettes à partir des années 1980 jusqu'aux années 2000 où elles sont revenues sur le devant de la scène comme solution aux embouteillages et aux retards de métro dans les grandes villes.

Un bel avenir

Aujourd'hui des mouvements comme celui des

« Mopeders » à Brooklyn voient le jour mais également d'autres à New York, Los Angeles ... Et c'est d'ailleurs dans

cette dernière ville qu'est basé Tomahawk Mopeds, un youtubeur mobylette Français qui vit aux USA depuis de nombreuses années et qui y connaît un succès grandissant grâce à son atelier de réparation et à ses vidéos particulièrement bien faites. Plutôt adeptes des Puch et des Tomos les américains se familiarisent de plus en plus avec les Peugeot et Motobécane. Même si les mobs sont assez rares dans les rues américaines de nos jours, elles reviennent fortement à la mode et certains modèles customisés se vendent à prix d'or. Et si dans les années à venir nos mobs frenchy devenaient des produits d'export luxueux véhiculant la renommée et le charme français ? Un rêve ? Peut-être pas...





## SUITE AU DÉCONFINEMENT, LES VENTES DE CYCLOS ONT BIEN REPRIS AVEC DES MOIS DE JUIN ET JUILLET RÉALISANT DE BONNES PERFORMANCES. APRÈS LES HEURES SOMBRES QUE L'ON A CONNU, SERAIT-CE LE RETOUR D'UNE EMBELLIE POUR CETTE FIN D'ANNÉE ?

De manière générale les ventes sont en forte hausse sur tous les segments puisque sur le mois de Juin le marché réalise +47,2% par rapport à Juin 2019 qui était déjà sur de beaux chiffres. C'est le scooter qui s'en sort le mieux avec +63,3% mais le cyclo à boîte n'est pas très loin avec +55,4%. Le point faible vient de l'électrique (bizarrement) qui réduit cette performance avec -1,5%, pas un effondrement mais une perte de vitesse pour ce segment qui nous a pourtant habitué à des résultats en hausse.

Dans le détail, commençons par le scooter avec un mois de Juillet qui nous a offert la même tendance que le mois de Juin, avec une hausse tout de même légèrement plus faible. Peugeot avait réalisé de si bons résultats avec son Kisbee en 2018 que, par manque de modèle en 2019 et 2020, en comparaison ses ventes sont en baisse. C'est Piaggio qui réalise une performance avec +102,3% en Juin et +75,8% en Juillet et cela non pas grâce uniquement à son modèle phare (le Zip) mais grâce à toute sa gamme largement en hausse. Sym fait partie également des grands gagnants avec son Orbit vendu à 879 exemplaires en Juillet, tout comme Kymco avec son Agility qui s'envole à 719 exemplaires vendus (+89,9%) sur ce même mois.



PIAGGIO ZIP



RIEJU MRT

Chez les cyclos à boîte c'est Rieju avec +40,9% d'immatriculation (747 exemplaires) sur Juillet 2020 par rapport à l'année dernière qui est en tête du classement. Au cumul annuel, Rieju c'est 2107 exemplaires vendus. En deuxième position arrive Beta qui ne réussit pas à s'en sortir avec -36,4% sur ce mois et 1608 exemplaires sur les 7 premiers mois de l'année, un net écart. Derbi continue sa mort lente (prévisible). Le plus beau résultat vient de Masai qui explose à +240,2% sur le mois de Juillet et +160,1% au cumul annuel, une croissance impressionnante pour le français.

Du côté de l'électrique aussi les chiffres sont bons avec en tête du classement Super Soco qui, malgré une baisse au cumul annuel, devient le plus gros vendeur depuis le début de l'année en passant devant Niu en perte de régime avec -82,2% en Juillet et -50,9% en Juin. La marque Wayscral réalise un mois énorme avec 260 immatriculations sur Juillet (+940% par rapport à 2019) grâce à ses scooters E-Quip. Sur-Ron arrive en 4ème au classement annuel grâce à +342,1% sur le mois de Juillet, une belle réussite là aussi pour ce nouveau venu.



WAYS CRAL E-QUIP





## Top 3 des ventes de scooters



1

PEUGEOT  
KISBEE

5 837 immatriculations



2

PIAGGIO  
ZIP

2 694 immatriculations



2

KYMCO  
AGILITY

2267 immatriculations

## Top 3 des ventes de 50 à boîte



1

RIEJU MRT

2 050 immatriculations



2

BETA RR

1 575 immatriculations



3

GILERA SMT

1 264 immatriculations

Pas de changement du côté du 50 à boîte qui continue sa lancée. Mais le scooter voit l'arrivée du Kymco Agility en 3ème place du classement et le Piaggio Zip prend la 2ème place. Le Kisbee lui est toujours en 1er, solidement installé avec presque 6000 immatriculations.

## Top 3 des ventes de scooters 125



1

HONDA  
FORZA

2

YAMAHA  
XMAX

3

HONDA  
PCX

## Top 3 des ventes de motos 125



1

MASH  
SEVENTY 125

2

HONDA  
CB-R 125

3

ORCAL  
ASTOR 125



## LES BRAS DE FOURCHE FIFTY MOTO PARTS

Une nouveauté vient d'arriver sur 50Factory.com : les bras de fourche de la marque Fifty Moto Parts pour Derbi de 2000 à 2010 et pour Derbi à partir de 2011. Ces bras de fourche sont type origine et sont proposés à prix très avantageux. Ce sont des reproductions exactes du produit d'origine ayant la même fiabilité et les mêmes caractéristiques.

Le premier modèle s'adapte sur Derbi Senda SM, Gilera SMT, Roxon Supermotard (2000 à 2010). De plus le montage est possible sur les modèles type trail (R, RCR...) avec le changement du disque de frein avant. Référence : A22204I938

Le second modèle s'adapte sur Derbi DRD Xtreme, Gilera SMT, RCR (Depuis 2011). Référence : A22345I854



Référence : A22204I938

Référence : A22345I854



# A VOTRE AVIS CASQUE FLY RACING



Dans ce numéro, Léa, plus connue sous son pseudo PINK RIDEUSE (Instagrameuse moto), nous a fait le plaisir de tester un de nos casques Fly Racing et de nous donner son avis.



J'ai testé le casque Fly Toxin Embargo sur piste sur un circuit de karting, le temps était frais et légèrement pluvieux mais ni le froid ni la pluie ne m'ont gêné avec ce casque. En plus de cela il est très confortable et léger, il n'écrase pas du tout la tête. En fait je ne le sentais presque pas. Mon masque a un écran assez grand et par conséquent il ne passe pas sur tous les casques, je rencontre souvent ce problème, mais avec celui-ci aucun soucis. Mon masque s'est parfaitement adapté dessus. Mais le véritable point fort de ce casque pour moi sont ses couleurs et son design. J'adore son visuel et c'est d'ailleurs ce qui m'a immédiatement séduit dans ce produit.



- UN DES PLUS BEAUX CASQUES QUE J'AI VU
- MODÈLE FÉMININ
- DE TRÈS BELLES COULEURS
- TRÈS CONFORTABLE



- PAS DE SURFACE SUFFISAMMENT PLATE POUR UNE GOPRO
- L'ACCROCHE DU CASQUE EST ASSEZ DURE À FERMER
- IL TAILLE PLUTÔT PETIT

Un petit bémol : la taille du casque. J'ai le sentiment qu'il taille légèrement plus petit que les tailles normales car je prends habituellement du XS mais le modèle que j'ai testé était en S et m'allait parfaitement, le XS aurait été trop petit. En conclusion, même si son prix reste assez élevé, je le recommande totalement car c'est un produit de qualité et vraiment joli !

**MERCI À LÉA D'AVOIR TESTÉ POUR NOUS CE CASQUE FLY RACING ET DE NOUS AVOIR FAIT PART DE SON AVIS**

# SÉQUENCE NOSTALGIE YAMAHA DT 125 R



« DT » deux lettres significatives pour beaucoup de motards. Que ce soit de près ou de loin le DT évoque forcément quelque chose et cela depuis plusieurs décennies. On connaît forcément quelqu'un qui en a eu une à moins que l'on ait soit même eu cette machine entre les mains. Souvent mélangées, les appellations du petit trail Yamaha correspondent à différentes cylindrées et surtout différentes générations de véhicules. Dans notre cas on s'intéressera au modèle sorti en 1988, le DT 125 R (dit DTR) digne successeur du best seller le Yamaha DT 125 des années 70 suivi du DTLC (pour liquid cooled) de 1982 à 1987.



**YAMAHA DT 125 R**

## Présentation

Le trail c'est la moto star des années 70-80 et encore plus en petite cylindrée. Il est logique donc pour un acteur comme Yamaha à l'époque de mettre le paquet pour développer un nouveau modèle propre au marché européen et continuer son ascension. Le DT 125 R millésime 1988 part quasiment d'une feuille blanche. Exit le moteur japonais Yamaha du DTLC, place au bloc Minarelli fabriqué en Italie. Ce bloc deux temps fonctionne grâce au couplage d'un ingénieux système d'admission et de valves à l'échappement au niveau du cylindre. C'est d'ailleurs certainement une de ses caractéristiques et qualité principales. La partie cycle est revue complètement et la fourche japonaise est elle aussi remplacée par une italienne de marque Paioli. Côté équipements on a un démarrage au kick et on retrouve un tableau de bord rectangulaire efficace qui, quand on le regarde aujourd'hui paraît bien «vintage». On note le porte paquets monté de série qui annonce plutôt bien la couleur, Yamaha recherche l'utilisateur du quotidien avant tout avec ce modèle.

Du côté des couleurs on verra des modèles blancs les premières années puis à partir de 1990 ce sera soit du bleu soit du noir. Les autocollants changeront suivant les millésimes mais globalement l'esthétique de la moto restera la même de 1990 à 2003, date à laquelle le DT125R sera remplacée par le DT125RE, nous en reparlerons plus loin.

Années de production : de 1988 à 2004

Moteur : Monocylindre 2T 124cc Minarelli

Cadre : Simple berceau en acier

Carburateur : Mikuni

Démarrage : Kick

Fourche : Hydraulique 41mm

Réservoir : 10 L

Poids : 109 kg

Transmission : Chaîne

## Du fun à portée de main

Conçu pour une utilisation mixte en ville comme en campagne, avec des petits chemins, ce n'est pas une vraie machine d'enduro mais elle est parfaite dans son utilisation polyvalente. Attardons nous sur la principale qualité de cette petite moto, son moteur. Comme vous le savez c'est du deux temps donc il faut monter dans les tours pour chercher la puissance, mais elle arrive vite et qu'on se rassure elle est bien présente. D'autant plus si on descend d'une ou deux dents le pignon de sortie de boîte, la petite huitième de litre nous surprendrait en termes d'accélération encore aujourd'hui et c'est vraiment ça qu'on aime. Un comportement jouissif à son guidon avec de vives accélérations, c'est ce qu'on retient. Ajoutez à cela le bourdonnement de l'échappement et on nous invite d'autant plus à l'attaque. Puisqu'on en parle la modification de l'échappement permet de passer de 15 à environ 21 chevaux en version libre, autant dire que cela en vaut la peine. Le mieux est de remplacer par un échappement adaptable, type Giannelli pour arriver autour de 25 chevaux. La position de conduite avec une selle plate et creusée vers l'avant n'est pas des plus habituelles aujourd'hui mais elle convient et se marie bien à la suspension assez confortable pour la route et le chemin avec une certaine souplesse. On note ici une orientation donnée pour une utilisation davantage du quotidien pour des trajets domicile-travail. Cela n'empêchera pas de faire quelques détours par du chemin et mettre du gaz, à condition de ne pas avoir trop de boue sinon les pneus mixtes ne suivront pas.



**MOTEUR YAMAHA DT 125 R**

# SÉQUENCE NOSTALGIE YAMAHA DT 125 R



**YAMAHA DT 125 R**



## ON ADORAIT

- Le plaisir procuré à son guidon
- Sa vivacité
- Sa fiabilité
- Son bruit

## ON NE REGRETTE PAS



- Le réservoir en acier pas adapté en utilisation tout terrain
- Les (très) gros clignotants

La DT 125 R aujourd'hui

Notre DT R est remplacée en 2004 par le DT 125 RE (enduro) et DT 125 X (supermotard) très proches au premier coup d'oeil avec l'ancienne génération. Cela dit un nouveau châssis et des changements esthétiques sont faits pour la moderniser car le design d'une quinzaine d'années n'est plus tendance. Réservoir, plastiques, gardes boues, plaque phare sont remis au goût du jour dans un style très enduro se rapprochant des WR de la marque. Enfin son système d'admission et d'échappement catalysé permettent de respecter les normes anti pollution de l'époque. De ce fait la puissance est revue à la baisse, dommage. Cette génération de DT sera commercialisée 4 ans avant que les nouvelles normes environnementales ne fassent cette fois-ci disparaître le deux temps de la gamme 125 définitivement.



**YAMAHA DT 125 RE**



**YAMAHA DT 125 X**

On déplore maintenant de ne plus avoir de trail au sein de la gamme Yamaha en 2020 alors que le constructeur a pourtant une image et surtout un savoir faire exemplaire avec une expérience de plusieurs décennies en la matière. Sur le marché de l'occasion aujourd'hui on trouve le DT R des années 90 assez facilement et les prix vont de 1000 à plus de 2000 euros suivant l'état d'origine et le kilométrage. Attention cependant il fera très certainement partie des futures motos youngtimers autrement dit un classique qui risque de faire légèrement remonter sa côte, même si les trails sont moins recherchés dans les classiques. Un bon point, grâce à leur vocation urbaine cela a permis d'en préserver un certain nombre en bon état d'origine avec souvent 20 ou 25 000 kms. Pour conclure on se dit qu'avec un retour en grâce de la moto 125 et une soif de liberté post confinement on ne désespère pas de revoir un jour un petit trail - supermotard 125 rejoindre à nouveau les rangs chez Yamaha !



**Publicité de l'époque**



## DAFYMOTO

6bis Rue Jean Baptiste Colbert  
79000 NIORT

05 49 75 39 31

### DAFY MOTO NIORT - NIORT (79)

#### DOMAINE D'ACTIVITE :

L'activité de DAFY MOTO Niort tourne autour de la vente, l'entretien, la révision et la réparation de motos et scooters. L'entreprise vend également des équipements pour le véhicule et le pilote.

#### EFFECTIF :

L'entreprise est actuellement composée de 6 personnes.

#### HISTOIRE :

DAFY MOTO Niort est géré par Cyrille et Valérie LAFOURCADE mais le responsable du magasin est Arnaud NAUDON. Ce dernier est d'abord passé par une formation de mécanicien moto et a ensuite travaillé dans différentes enseignes dans la même région. Puis il a découvert d'autres métiers en travaillant dans différents univers, mais sa passion pour la moto l'a rattrapé et c'est en Septembre 2015 qu'il prend la direction du magasin DAFY MOTO Niort lorsque les deux gérants en ont fait l'acquisition. L'enseigne DAFY MOTO est implantée dans toute la France et est une valeur sûre du monde du deux-roues.

#### TENDANCES 2021 :

L'objectif pour le futur est de poursuivre le développement actuel de la structure. Cela va donc passer par un renforcement de l'équipe de vente afin d'assurer un accueil et un service de qualité à leurs clients. Mais l'accent va également être mis sur les ventes de 50 à boîte des marques Sherco, Beta et Vent (cette dernière est une nouveauté à arriver prochainement). De belles choses à venir !



05 49 09 65 08  
9h30 - 12h / 14h - 19h

Plus d'informations :  
[www.dafy-moto.com](http://www.dafy-moto.com)



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



## MAXIME | VOTRE CONSEILLER

Sur 50Factory.com, en tant que client professionnel, vous bénéficiez d'un contact privilégié grâce à votre conseiller Maxime FORTIN qui est à votre disposition par mail ou par téléphone pour toutes vos demandes. Que ce soit pour valider une commande, pour avoir des informations sur un produit ou sur notre stock, ou bien pour échanger sur nos nouveautés, n'hésitez pas à le contacter par mail à [pro@50factory.com](mailto:pro@50factory.com) ou par téléphone au 09 88 99 46 57.

Du Lundi au Vendredi de 8H à 12H30 et de 13H30 à 17H.



La célèbre marque française STAR BAR fait son arrivée sur notre site !

Les passionnés de cross vont être ravis, le fabricant alsacien reconnu pour ses guidons cross est maintenant disponible sur 50Factory.com. Guidons, mousses, pontets, découvrez dès maintenant notre large gamme.



50 FACTORY

YAMAHA

50 FACTORY

50 FACTORY

50 FACTORY

50 FACTORY

CUSTOM  
FACTORY  
PRODUCTS