



DOSSIER

L'ÉTONNANTE HISTOIRE DE LA MINI-MOTO 50

A VOTRE AVIS

Les gagnants du concours du mois d'avril nous font un retour sur la servante KSTools.

LES NOUVEAUTÉS

Le printemps 2021 a été riche en nouveautés concernant le monde des 125.

ZOOM SUR..

Bocasellerie une entreprise spécialisée dans la rénovation de sièges, selles, fauteuils et bien plus...

SÉQUENCE NOSTALGIE

LE PIAGGIO CIAO : La mob à l'italienne



P.3 - DOSSIER

Découvrez l'incroyable histoire de la mini-moto. Son essor et son développement au-delà des frontières japonaises.



P.7 – ZOOM SUR

Création de selles, rénovation, travail du cuir et autres matériaux. Découvrez le savoir-faire de John VEILLON.

P.8 – MARCHÉ DU 50

Bilan du premier trimestre de l'année 2021 avec des chiffres à la hausse.

P.9 – TOP VENTES

Classement des constructeurs en terme de nombre d'immatriculations sur ce premier trimestre 2021.

P.10 NOUVEAUTÉS

De jolies nouveautés sont à découvrir du côté des 125 et notamment de la marque Honda.

P.11 A VOTRE AVIS

Helpscoot donne son avis sur la servante KSTools de 184 outils.



P.12 SÉQUENCE NOSTALGIE

Retour dans les années 60 à 80 et plus précisément sur la belle histoire italienne du Piaggio Ciao.

P.14 LE PRO DU MOIS

Direction la Bretagne pour vous présenter L'atelier de Tom.



P.15 ACTUALITÉS 50 FACTORY

De belles actualités au programme de 50 Factory.com. On vous en dit plus en page 14.

Mentions légales:

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

Rédactrice :

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

Contact :

50 Factory
28, rue Jean GIRAUD
79140 CERIZAY

DOSSIER L'HISTOIRE DE LA MINI-MOTO 50

Mini-moto, pit-bike, dirt-bike ou encore pocket-bike sont autant de noms utilisés pour désigner ces petits deux-roues motorisés. Nous avons voulu se pencher dans ce numéro sur les minis-motos homologués 50cc. Quelle est leur histoire ? Comment ont-elles pu connaître un tel essor ?

LES ORIGINES

La mini-moto est initialement apparue dans le parc d'attractions créé par la marque Japonaise Honda en 1960. Nommé Motopia, ce parc avait pour objectif de faire découvrir les plaisirs automobiles aux enfants. L'une des attractions qui a remporté le plus grand succès dès son ouverture, est actuellement appelé le « GP Field », un lieu où les enfants peuvent découvrir les joies de la moto sans danger en réalisant des courses sur des formats minis. Honda, ayant flairé la bonne affaire au vu de l'engouement du public pour cette attraction, décida alors de créer le tout premier modèle de mini-moto adapté à la route un an seulement après l'ouverture du parc : la Z100. Ce n'est qu'en 1963 que la Z100 a pu être officiellement autorisée à rouler sur route. En effet, il a fallu à la marque réaliser quelques modifications et la faire homologuer pour enfin la voir faire chauffer l'asphalte. Vendue au départ sous le nom Z100 sur le marché asiatique, elle sera adaptée au marché européen pour être vendue sous l'appellation Z50M. La mini-moto se développe alors progressivement et gagne de plus en plus de parts de marché.



Honda Z100



Honda Z50A

Les Américains, voyant que les mini-motos sont vendues à la fois en Asie et en Europe demandent alors à Honda d'adapter le modèle pour inonder le marché Américain. La marque japonaise s'est alors rapprochée de spécialistes du marché US afin de retravailler la Z100. Le modèle apparaîtra alors plus tard sous le nom de Z50A et sera uniquement réservé au tout terrain.

Ce sera un véritable succès avec plus de 50 000 unités vendues la première année. Sa maniabilité, sa petite taille et son poids plume, permettaient de la transporter n'importe où et rapidement.

L'ESSOR

Lancée sur le marché par Honda, la mini-moto a inexorablement attiré la concurrence qui a également souhaité se positionner sur ce marché florissant. Après le modèle Honda Dax en 1969, c'est en 1972 que Suzuki fait son apparition sur le marché avec le RV90. Cette mini-moto by Suzuki sera commercialisée durant 10 ans avant de disparaître de la vente. Cependant, le constructeur Suzuki n'est pas le seul à avoir cherché à faire de l'ombre à Honda. La marque Yamaha s'est également lancée dans la fabrication des ces motos miniatures avec le Yamaha Chappy en 1973. Commercialisé entre 1973 et 1996, le Chappy a également rencontré un franc succès auprès de ses utilisateurs notamment pour sa tenue de route grâce à ses pneus relativement gros par rapport à ceux proposés chez la concurrence.

DOSSIER L'HISTOIRE DE LA MINI-MOTO 50

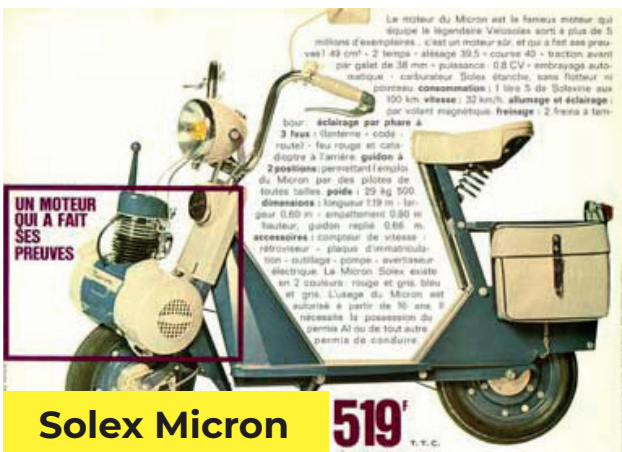


Honda Dax



Mobyx X1

Côté français, on s'est également essayé à la réalisation de mini-motos ou plutôt mini-cyclomoteurs. Dès 1967, la grande marque Solex s'est lancée sur le marché avec le Solex Micron, sorte de mélange entre un cyclomoteur et une mini-moto. Face à son absence de pédales, le petit Micron nécessite de posséder le permis et de l'immatriculer pour le conduire ! C'est d'ailleurs ce qui empêchera le Micron de voir ses ventes décoller. Motobécane a emboîté le pas de son concurrent en 1971 avec le modèle Mobyx X1. Le Mobyx est considéré comme le premier véritable pocket bike français car lui possédait des pédales, contrairement au Micron, ce qui lui a permis d'être classé dans la catégorie des cyclomoteurs. Le X1 est peu puissant et consomme également très peu. Idéal pour la ville, il peut être emporté dans un coffre de voiture grâce à son guidon qui se rabat et sa selle qui s'enfonce. Un peu plus tard, Motobécane propose le Mobyx X7. Ce dernier sera plus lourd et plus volumineux que son prédécesseur. Le X7 est plus agréable à conduire que le X1 grâce à sa fourche télescopique et se dote d'une selle double. Cependant, le prix des ces cyclomoteurs a constitué un véritable frein à l'achat. Le X1 était 50% plus cher qu'un cyclomoteur classique de l'époque.



Solex Micron

519



Peugeot GT10

10 ans après le Micron de Solex, c'est à Peugeot de se lancer dans l'aventure mini-moto. En 1973, Peugeot lance sur le marché le GT10. Bien différent du mythique 103, le GT10 est en revanche très similaire au Z50M de Honda, présentant des caractéristiques semblables avec de petites roues, des jantes chromées et un très faible encombrement. Cependant, après seulement 5 ans de commercialisation, le GT10 sort du catalogue Peugeot, principalement à cause de son prix plus important que celui du 103 qui se révèle bien plus apprécié car plus polyvalent et confortable. Autre point négatif, ce GT10 est vendu sans clignotants, pour en disposer il faut alors déboursier davantage pour s'offrir le GT10C, la version avec clignotants. Il est à noter qu'en 1976, Peugeot a tout de même tenté de proposer une version plus classique et désuète du GT10 en lançant sur le marché le GL10, qui, là encore, ne rencontrera pas son public. Malgré d'importants efforts de la part de Peugeot pour s'insérer sur le marché de la mini-moto, ses autres modèles de cyclomoteurs (particulièrement le 103), ainsi que la dominance claire du marché par Honda, ne permettront pas au constructeur français de s'imposer sur ce secteur.



Skyteam Monkey



Skyteam Dax

Les années 80 et 90 ne connaîtront rien de nouveau sur ce créneau très spécifique que ce soit côté européen comme japonais. Le Chappy va paisiblement continuer sa carrière au côté du Dax durant tout ce temps.

Faisons un bond en avant pour arriver dans les années 2000 où la marque chinoise Skyteam (suivi sur un second plan par Jincheng et Spigaou) fait son apparition sur ce marché avec les Dax et Monkey. Ses noms vous semblent familiers ? C'est normal. En effet, ces noms sont empruntés aux deux modèles de la marque Honda, initialement arrivés sur le marché en 1963.

Avec ces répliques la marque compte bien redonner les sensations d'antan aux fans de ces modèles. Ces répliques semblent tenir la route même si la qualité n'est pas en rapport avec les modèles d'antan. A noter Skyteam a aussi lancé le Bubbly, réplique du Chappy de chez Yamaha. Peu de fabricants semblent vouloir se positionner sur ce créneau de niche hormis Honda avec le lancement du MSX en 2013 puis la renaissance du Monkey en 2018 mais tous deux en 125cc seulement. On saluera la marque Motrac qui à compter de 2015 commercialise des M5, M6 et M-OX en 50cc 4 temps et qui visiblement n'ont pas rencontré leur public. Le design des motos était bien étudié mais il semble que la commercialisation se soit arrêtée depuis.



Honda MSX

AUJOURD'HUI

Ces petits monstres de la route sont aujourd'hui recherchés par les collectionneurs pour les plus anciens modèles. Le Peugeot GT10, qui, à l'époque, ne s'était pas imposé comme leader, est aujourd'hui le cyclomoteur du constructeur français avec la plus grande côte, particulièrement la version 3 vitesses. On peut trouver certains modèles à moins de 1000€ mais les prix peuvent s'envoler pour des modèles en excellent état qui peuvent atteindre les 4000€. La Z50M de Honda, vendue sur le marché européen, a une côte très élevée pour des prix allant de 1000€ à environ 9000€. Les modèles de Suzuki et Yamaha se trouvent, quant à eux, pour 1000€ à 3000€ voir 5000€ pour les modèles les mieux conservés.

Aujourd'hui il semble peu probable que de nouveaux modèles débarquent en 50cc prochainement parmi les grands constructeurs, ce qui rend ses petites machines un peu plus collectors.



REPSOL



DISPONIBLE DÈS
MAINTENANT !

ZOOM SUR.. LA RÉNOVATION DE SELLES

Aujourd'hui notre Zoom va porter sur le savoir-faire de John VEILLON, qui est spécialisé dans la rénovation de sièges, selles, fauteuils et bien plus.



C'est par hasard que John VEILLON a découvert le domaine de la sellerie. Il obtient d'abord un diplôme dans l'électronique automobile, domaine dans lequel il débute sa carrière. Amené à effectuer des réparations et changements au niveau des airbags, il s'intéresse alors à la manière dont ces airbags sont recouverts. Intrigué, il se renseigne et entame alors un stage afin de découvrir ce savoir-faire.

Il décide dès lors de lancer son activité dans le secteur de la sellerie en créant Bocasellerie, implantée à Bressuire, en 2009. Il nomme son entreprise Bocasellerie en référence à sa position dans les bocages des Deux-Sèvres. Au quotidien, son activité est très variée, il travaille aussi bien pour les professionnels que pour les particuliers mais également pour les collectivités. John VEILLON peut répondre à toutes sortes de demande et s'adapte à chacun de ses clients. Il est amené à travailler avec de nombreux matériaux tels que du cuir, du tissu, du similicuir, de la mousse, de la bâche ou encore de la toile solaire. Équipé d'une machine à broder, il réalise également des éléments de broderie. Il peut être amené à rénover aussi bien une selle de moto qu'un fauteuil de dentiste, ou réaliser une bâche pour voiture décapotable. Les demandes sont très vastes et éclectiques.

John VEILLON est un passionné qui s'adapte à toutes les demandes et place la satisfaction des ses clients au cœur de son activité.



BOCASELLERIE

2, rue Lavoisier
79300 Bressuire

06 79 36 39 10

MARCHÉ DU 50/125CC CA ROULE !

Il paraît évident que comparer le mois d'avril 2021 à celui d'avril 2022 n'a pas beaucoup de sens. En effet, le confinement avait mis un frein brutal sur les ventes. Les +414,2 % d'augmentation sur les ventes sont donc à pondérer si l'on considère l'année 2020 comme une année blanche.



En ce qui concerne le monde du scooter, Peugeot reste le leader incontesté avec son modèle Kisbee sur le mois d'avril 2021, ce qui représente +69 % par rapport à 2020. Peugeot double même son nombre d'immatriculations en comparaison avec Piaggio, situé en deuxième position avec seulement 580 immatriculations, ce qui représente tout de même +48,7 % d'immatriculations. Arrive ensuite, en troisième position, la marque SYM qui fait une envolée spectaculaire comparé à 2020 avec +123,2 %. Cette augmentation n'est pas la plus impressionnante, JM MOTORS qui occupe la quatrième place, augmente, quant à elle, son nombre d'immatriculations de 172 %.

Peugeot Kisbee

Côté 50 à boîte, on peut dire que c'est une petite montée en puissance des marques françaises. Même si Rieju occupe la première place, Sherco dépasse la marque espagnole d'une immatriculation avec 257 immatriculations contre 256 pour Rieju. D'autre part, la troisième place est prise par une autre marque française : Masai. Cette dernière comptabilise une évolution de +206,6 % en avril 2021 contre +161,2 % d'évolution pour Sherco et +50,2 % pour Rieju. Au quatrième rang, on retrouve Beta qui a présenté un nouveau modèle RR qui n'était pas encore disponible au mois d'avril, ce qui justifie cette quatrième place.



Beta RR



Niu MQI GT

Les ventes de scooters électriques restent assez timides bien que les ventes aient évolué par rapport au mois d'avril l'année dernière, plutôt logique d'ailleurs. C'est la marque NIU qui prend la tête du classement avec 49 enregistrements sur le mois d'avril et qui totalise 1 247 immatriculations depuis janvier 2021. Red Electric est, quant à elle, deuxième avec une augmentation de +444,4 %, cette amélioration est notamment due à ses ventes par le biais du réseau Fnac-Darty. Enfin, Vastro se place à la troisième place avec 43 immatriculations au mois d'avril 2021 et +148,5 % d'évolution par rapport à l'année dernière.

Top 3 des ventes de scooters

1. Peugeot KISBEE



3 261 immatriculations

2. Sym ORBIT III



1 669 immatriculations

3. Niu NQi LITE



1 075 immatriculations

Top 3 des ventes de 50 à boîte

1. Rieju MRT



920 immatriculations

2. Sherco SM



731 immatriculations

3. Masai RAZER



604 immatriculations

Sherco fait son arrivée sur le podium juste derrière Rieju qui garde la première place. Autre arrivée sur le podium, celle du constructeur français Masai tandis que Beta et Gilera quittent la seconde et la troisième place.

Top 3 des ventes de scooters 125



1.

YAMAHA
XMAX



2.

HONDA
FORZA



3.

HONDA
PCX



1.

MASH
QM 125
SEVENTY



2.

ORCAL
SK 125



3.

KTM
125 DUKE

Top 3 des ventes de motos 125

LES NOUVEAUTÉS DU NOUVEAU EN 125CC

Le printemps 2021 a été riche en nouveautés concernant le monde des 125.



Fantic XE 125

Fantic a dévoilé la sortie d'une nouvelle gamme racing de 2T équipée du dernier moteur Minarelli-Yamaha. Ce nouveau modèle, la XE 125 est homologuée route et est, attention, Euro 5 !

Souple, grâce à des valves à l'échappement YPVS, elle est nourrie en essence par un carburateur, ce qui lui permet de respecter les normes environnementales actuelles. Côté moteur elle dispose de 15 chevaux. En ce qui concerne l'équipement, Fantic n'a pas lésiné sur la qualité avec des suspensions Kayaba à grand débattement, des freins de la marque Nissin ainsi qu'un châssis aluminium. Le phare, quant à lui, est équipé de LED. Enfin, sa hauteur de selle est de 955 mm et son poids est de 96 kg.

La Fantic XE 125 ne manque donc pas d'atouts autant concernant le moteur que ses matériaux et cela se ressent au niveau du prix fixé à 8 490€.

La CBR 125, sortie en 2018 s'est refait une beauté, norme Euro 5 oblige ! Si d'extérieur elle ne semble pas avoir évolué, mis à part l'apparition de la couleur or sur les jantes et la fourche, elle a pourtant bien changé à l'intérieur. L'objectif ? Concurrencer les MT-125 et autre Duke 125. Pour cela la CBR 125 a été équipée d'un bloc moteur à double arbre à cames en tête ainsi que quatre soupapes, lui permettant ainsi de développer 15 chevaux. Le point noir de cette évolution est la prise de poids, la Honda s'alourdit de 4 kilos pour un poids total de 130 kg. Il n'y a d'ailleurs pas que le poids qui a augmenté, la CBR 125 est désormais affichée au prix de 4 749€ soit 250€ de plus que le modèle précédent.



Honda CBR 125



Honsa MSX 125

On reste dans l'écurie Honda pour les nouveautés. La firme japonaise, après avoir retouché de manière importante son modèle MSX 125, la remet de nouveau au goût du jour. Exit la boîte à 4 vitesses, bonjour les 5 vitesses même si sa puissance nette reste assez modérée avec 9,8 petits chevaux. Enfin, son optique change légèrement même si elle conserve son look unique. Il est dorénavant plus facile de la doter d'un nouvel habillage avec seulement 6 vis à ôter. Côté cycle, la MSX 125 Grom, son nouveau nom, n'évolue pas tellement. Sa selle diminue de 4mm et la contenance du réservoir augmente de 0,5L. Le MSX 125 Grom est disponible en trois coloris et est affiché au prix de 3 949€ soit 300€ supplémentaires que le modèle initial.

A VOTRE AVIS LA SERVANTE KSTOOLS

Au mois d'avril, nous avons mis en place un grand jeu concours pour nos garages partenaires avec comme lot à remporter : une servante complète KSTools.

C'est finalement l'association Helpscoot implantée à Lourdes qui a remporté le gros lot. Nous avons pu obtenir un avis de la part des gagnants, Daniel et Jean-Michel afin de connaître leurs avis au sujet de cette servante.

Selon eux, la servante est un must have pour un garage. Celle de KSTools est vendue avec 184 outils au total. Elle est suffisamment grande pour y ranger tous les outils. La servante est ergonomique grâce à la profondeur des tiroirs pour stocker son matériel et ses côtés perforés qui permettent d'attacher davantage d'outils. La fermeture et ouverture des tiroirs sans blocage est également un atout, de même que son plan de travail sur le dessus.

La servante KSTools est aussi très maniable grâce à des roulettes directionnelles et des poignées, ce qui est idéal pour travailler à proximité des véhicules et du pont. Grâce à ces roulettes, la servante est finalement plutôt légère. La couleur est par ailleurs un point positif selon Daniel et Jean-Michel bien que le rouge vif puisse ne pas forcément plaire à tout le monde.



POINTS POSITIFS

- + Outillage digne de grands professionnels, deux tiroirs bien fournis et bien calés avec la mousse, facilement complétable avec d'autres outils de la marque
- + Outils de qualité
- + Bon rapport qualité / prix



POINTS NÉGATIFS

- Manque de quelques outils malgré les 184 qu'elle compte déjà :
- Des clés plates en plus gros diamètres
 - Des clés BTR plus courtes ou plus larges

Merci à tous pour votre participation au concours !

Pour ce numéro nous avons décidé de franchir les Alpes pour vous parler d'un vrai best-seller italien, le bien nommé Piaggio Ciao. Le petit cyclomoteur à mi-chemin entre le Solex et la Mobylette est officiellement présenté le 11 octobre 1967, c'est alors le début d'une grande histoire.

L'origine des cyclomoteurs remonte aux années 50. A l'origine, le mot « mobylette » est issue de la contraction de « mobile » et « bicyclette », elle désigne alors un modèle et une marque déposée par la marque française Motobécane. Motobécane crée alors la première mobylette en 1949 au sortir de la guerre. Finalement, la « meule » s'imposera comme LE moyen de transport à la mode, des années 50 aux années 80. Toutes les marques proposent leurs propres modèles, qui, à quelques détails près, se rapprochent fortement les uns des autres. Si le constructeur français tire son épingle du jeu et concurrence avec brio les ventes des VéloSolex, c'était sans prévoir l'arrivée du petit italien sur les pavés parisiens en 1967.

FICHE TECHNIQUE

Années de production : de 1967 à 2006

Moteur : monocylindre 2 temps

Cylindrée : 49,28 cm³

Cadre : monocoque en tôle d'acier

Pneus : avant et arrière 2-17

Tarif de l'époque : environ 12 000 francs

Freinage : à tambours, à mâchoires à expansion

Poids : 40 kg

Transmission : primaire : courroie, secondaire : chaîne

Réservoir : 2,8L



Piaggio Ciao

SÉQUENCE NOSTALGIE LE PIAGGIO CIAO

Utilisable dès 14 ans, ce cyclomoteur de 49,28 cm³ permet à chacun de se déplacer facilement aussi bien en campagne qu'en ville. Comme vous l'aurez compris, le premier Piaggio Ciao sort d'usine en 1967. Simple et efficace, il trouvera principalement son public d'acheteurs chez les jeunes femmes de l'époque et les ménagères, tout comme le Cady de Motobécane deux ans auparavant. Plus lourd (40kg pour le Ciao contre 27kg seulement pour le Cady) mais mieux pensé avec sa suspension à l'arrière dans sa version la plus évoluée et son style plus cossu, le Piaggio Ciao remonte dans les suffrages et dépasse le constructeur français. Ses couleurs flashy et son importante mobilité contribuent à sa popularité chez les adolescentes des années 70-80. Désuet mais loin d'être spartiate, le Ciao est proposé avec une fourche en tôle emboutie à l'avant accompagnée de biellettes de suspension. L'idée de Piaggio ? Proposer un cyclomoteur pensé pour les femmes en adaptant les deux carter latéraux partant du moteur automatique à cylindre horizontal, jusqu'au moyeu arrière. Ils sont alors faciles à démonter, et surtout, ils protègent la chaîne vélo et la courroie de transmission secondaire. Cela permet d'éviter les projections de graisse et laisse alors intacte les jupettes des jeunes femmes de l'époque, pari gagnant !

Face à son succès grandissant, Piaggio propose d'abord le CIAO P qui sera vendu sans amortisseur à l'arrière. La marque italienne décide ensuite de sortir le Ciao PX avec un amortisseur sous le porte-bagages qui facilite le transport de deux personnes, même s'il n'est initialement prévu que pour un seul utilisateur. Le Ciaomix marquera la fin de la série en proposant cette fois-ci un graissage d'huile séparé.



Piaggio Ciao PX



Piaggio Ciao P

L'idée de Piaggio de s'adapter au quotidien des femmes de l'époque a permis à la marque italienne de s'imposer en France et même à l'international puisque le Ciao est le cyclomoteur le plus vendu au monde avec ses 3,5 millions d'exemplaires écoulés. Ce petit cyclomoteur est encore aujourd'hui très recherché. Il s'en vend à partir de 300€ mais son prix peut atteindre les 2000€ pour un CIAO en excellent état. Nul doute que cette mob italienne a encore de beaux jours devant elle auprès des passionnés.



POINTS POSITIFS

- + Son rapport qualité / prix
- + Sa légèreté
- + Sa faible consommation



POINTS NÉGATIFS

- Son manque de puissance
- L'absence de compteur de vitesses

L'ATELIER DE TOM - PONT L'ABBÉ (29)

DOMAINE D'ACTIVITÉ :

Réparations et ventes d'accessoires motos et scooters.

EFFECTIF :

L'entreprise est composée de deux mécaniciens, d'une secrétaire de gestion et du dirigeant.

HISTOIRE :

L'adrénaline et les road trips avec son père ont fait naître en Thomas une véritable passion, un état d'esprit.

Après plus de 15 ans à travailler sur Paris, il décide de sauter le pas et d'aller s'installer dans le Finistère Sud. En décembre 2019, Thomas ouvre alors sur Pont L'Abbé sa toute première boutique, L'Atelier de Tom, dédié à l'univers de la moto. On y trouve tous les accessoires et pièces détachées pour les deux roues ainsi qu'un atelier d'entretien rapide. Thomas propose également quelques motos mises en dépôt-vente à la boutique qu'il présente sur les réseaux sociaux. La boutique dispose aussi d'un coin salon où vous pourrez échanger autour d'un café ou regarder la rediffusion des courses de moto.

TENDANCES 2021 :

Après une première année plus que bouleversée par les événements sanitaires, l'objectif est surtout de pouvoir continuer à se développer et à accueillir les clients dans les meilleures conditions.



L'ATELIER DE TOM

3, rue du Menhir
29120 Pont-l'Abbé

09 83 05 95 18

ACTUALITÉS 50 FACTORY



Retrouvez 50 Factory sur M6 et TF1 en tant que parrain des émissions Turbo et Automoto, chaque dimanche matin au mois de juillet.



Les travaux de notre nouvel agrandissement de 1200m2 sont désormais terminés. L'espace sera réparti entre du stockage pour les palettes et pour les petites et moyennes pièces. On vous en reparle au prochain numéro quand les aménagements intérieurs seront en place.



**NOTRE GAMME DE PNEUS SERVIS S'AGRANDIT,
RENDEZ-VOUS SUR LE SITE.**

**L'EQUIPE 50 FACTORY
VOUS SOUHAITE UN
TRÈS BEL ÉTÉ 2021**



50 FACTORY
.com