



Copyright : Eléments préparés par le Service Economique de Hanoi. Droits de reproduction réservés. Adresser les demandes à mai.lethitu@dgtresor.gouv.fr.

Clause de non-responsabilité : Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Scoot un jour, scoot toujours ? Le marché des deux-roues au Vietnam.

- L'industrie vietnamienne des deux-roues est la 4ème au monde. Elle est dominée par les cinq principaux producteurs implantés localement : Honda, Yamaha, Suzuki, SYM et Piaggio, qui détiennent plus de 97% du marché.¹
- On compte aujourd'hui près d'une moto pour deux personnes : entre 45 et 58 M de motos au total, soit 48 fois plus qu'en 1990 (1,2 M à l'époque).
- La moto représente plus de 80% des déplacements urbains à HCMV et Hanoi.²
- Honda représente plus de 75% du marché en 2019.
- Impact du Covid-19 : les ventes de l'année 2020 sont estimées à 2,9 millions d'unités, soit une baisse de -11,0% en g.a.

La moto : une solution de mobilité flexible et pratique, ancrée dans le quotidien des Vietnamiens

[Un mode de transport populaire, qui correspond à plus de 80% des déplacements à Hanoi et HCMV](#)

Alors que 90% des déplacements à Hanoi en 1990 étaient effectués en bicyclette et en transports en commun, en 2005 déjà près de 65% des trajets étaient effectués à moto. Le déclin du transport en commun à Hanoi à partir de 1989 s'explique par l'arrêt progressif des subventions à la Hanoi Bus Company dans le cadre du programme général de restructuration économique, la détérioration du service puis la baisse de fréquentation. De son côté, le tramway (hérité de la période française) a fini par disparaître, en partie en raison de l'indisponibilité des pièces de rechange pendant la période d'embargo. Cet effondrement soudain des transports en commun, combiné à l'augmentation du taux de possession de motos, a conduit Hanoi à la situation étrange où la ville s'est retrouvée avec la plus faible utilisation des transports publics et le pourcentage le plus élevé d'utilisation des transports privés de toutes les capitales asiatiques. La généralisation de la moto depuis le Doi Moi (1986) a influencé une grande partie du style culturel et économique du pays, et beaucoup se réfèrent à la moto comme la principale icône de la « politique de modernisation » puisqu'elle en est devenue rapidement le bien de consommation le plus visible.³ [Graphique A]

Selon les sources on dénombre entre 45 millions (selon le Ministère des Transports) et 58 millions (selon le département de la sécurité routière de ce même ministère) de motos en circulation. Pour un pays de 96 millions d'habitants cela représente près d'une moto pour deux personnes. Ce nombre a ainsi été multiplié par 38

¹ Ce chiffre comprend à la fois les véhicules produits localement et les véhicules importés.

² [UNECE](#)

³ Alexandre Dormeier Freire, "Motorbikes Against HCM? Or the icons of a social transformation in Vietnam" concernant la représentation symbolique de la moto de la modernisation et de la recherche des plaisirs individuels.

(ou 48) au cours des trois dernières décennies, car on comptait 1,2 M motos seulement en 1990. Aujourd'hui Hanoi et HCMV disposent du parc le plus important, avec respectivement près de 6 millions et 8,5 millions.

L'utilisation faible des services de transports publics par les résidents de HCMV (~6%) et Hanoi (~10%) contraste avec leur forte dépendance aux motocyclettes pour leur transport quotidien. Dans les zones à forte densité de construction, caractérisées par des ruelles étroites⁴, les transports publics répondent à une très petite partie de la demande de déplacement. Ce déficit signifie que les motocyclettes resteront un moyen de transport essentiel, car leur flexibilité et leur commodité les rendent adaptées aux conditions routières du Vietnam. A HCMV, les motos représentent environ 80% de tous les déplacements quotidiens de la ville (voitures : 9-11% ; transport public : 6% ; vélo : 1-3% ; marche : 3-5%), et 82% des déplacements à Hanoi (voitures : 3,5%). Les motos offrent une mobilité porte-à-porte flexible, à la demande et à faible coût pour une grande variété de déplacements. Surtout, les motos sont plus rapides que les bus ou BRT circulant sur les mêmes routes en trafic mixte.

Une des raisons principales de la forte présence des deux-roues est aussi économique puisque de nombreux Vietnamiens n'ont pas les moyens d'acheter une voiture. Pour rappel, parmi la « consumer class » définie par la Banque Mondiale : 70% de la population vietnamienne (64 M de personnes) fait partie de la classe « Economically secure » avec un revenu d'au moins 5,5 USD/jour, et seulement 13% de la population (12 M de personnes) fait partie de la classe moyenne avec un revenu d'au moins 15 USD/jour. La plupart des voitures disponibles à la vente au Vietnam restent hors de portée du foyer vietnamien moyen. Cette difficulté est accentuée par l'application de taxes pour les marques importées.

L'absence d'obligation de permis de conduire contribue aussi à la popularité de la moto puisqu'aucun permis de conduire n'est requis pour les motos d'une cylindrée inférieure à 50 cm³. Par ailleurs, la réglementation et l'application laxiste de la loi sur la voie publique permettent de stationner presque partout, y compris sur les trottoirs normalement réservés aux piétons. Le stationnement des motos au Vietnam est ainsi généralement gratuit alors que le manque de places de parking est également un autre problème pour ceux qui possèdent des voitures.

[Les fabricants implantés localement dominent le marché vietnamien](#)

Le marché de la moto au Vietnam représente le 4ème plus grand marché au monde, avec plus de 3 millions de véhicules vendus chaque année. Les principaux fabricants y sont présents comme le japonais **Honda, Suzuki et Yamaha, le taïwanais SYM et l'italien Piaggio**. Ensemble ils produisent plus de 3 millions d'unités par an, principalement pour le marché domestique.

Honda fabrique et distribue actuellement 24 modèles de motos, représentant plus de 75% de la part de marché à l'échelle nationale en 2019, en hausse de 4,2 points de pourcentage par rapport à 2017. La part de marché restante appartient aux différents modèles de Yamaha, Piaggio, Suzuki et SYM. [cf. Annexe 1]

Le volume total des ventes en 2019 de VAMM s'élève à 3 254 964 unités, soit une baisse de -3,87% en g.a. Selon l'Association vietnamienne des constructeurs de motos (VAMM)⁵, ses cinq membres – Honda, Piaggio, Suzuki, SYM et Yamaha - ont vendu en moyenne plus de 282 000 véhicules par mois en 2018/2019. ⁶ Au premier semestre 2020, le volume de ventes cumulé était de 731 077 unités, soit une baisse de -3,03% par rapport à la même période en 2019. Historiquement, Honda a établi ses premières usines de production dans la province de

⁴ Selon la BAD : seulement 10 à 15% des rues à Hanoi et HCMV ont une largeur de plus de 12 mètres (qui convient aux bus), 50 à 60% ont une largeur de 7 à 12 mètres (uniquement aux voitures et aux minibus); et 30 à 40% des routes restantes mesurent moins de 7 mètres de large et conviennent principalement aux motos.

⁵ Créée en vertu de la décision n° 996 / QĐ-BNV.

⁶ Ce chiffre de consommation concerne uniquement le marché vietnamien, par ailleurs VAMM ne publie pas les ventes de véhicules à l'exportation de ses membres.

Vinh Phuc -qui demeure le lieu de production d'autres marques comme Piaggio-, mais on dénombre d'autres usines à grosse capacité dans la province Ha Nam et aux alentours de Hanoi.

[Un marché qui se porte bien malgré les perturbations économiques liées au Covid-19](#)

Le marché de la moto avait initialement montré des signes de ralentissement après avoir atteint un sommet à 4,4 millions d'unités en 2011. Les ventes ont baissé pendant trois années consécutives par la suite, mais la tendance a ensuite changé en 2015. En 2018, le marché a atteint le meilleur niveau de ventes depuis 2011, avec 3,38 millions d'exemplaires (incluant les producteurs locaux et les importations), juste derrière les marchés de l'Inde, la Chine et l'Indonésie, devançant de 1,4 million d'unités les Philippines. [cf. Annexe 2]

En 2019, le marché est resté stable. Selon les données rapportées par le ministère des Transports (MoT), le 1er trimestre 2019 a été négatif, avec 757 140 unités vendues (-6,2% en g.a). Au T2-2019, la tendance s'est légèrement améliorée et le premier semestre s'est terminé avec 1 491 332 unités vendues (-5,3%). Les ventes totales sur l'année 2019 se sont élevées 3 271 000 unités, soit une baisse de -3,7% par rapport à l'année précédente.

Le leader du marché Honda a réussi à battre un nouveau record de ventes en 2019 avec 2,57 millions de motos vendues (+0,2%). Son concurrent Yamaha a vu ses ventes baisser de -19,7% malgré le lancement de deux nouveaux modèles. Le fabriquant SYM est arrivé en 3ème position, avec des ventes en hausse de +5,2%, suivi de Piaggio (-0,2%) et Suzuki (-1,1%). Parmi les marques importées, Benelli s'est illustrée par ses performances.

Le nouvel entrant Vinfast, fabricant local de véhicules électriques, a lui lancé son premier scooter « Klara » (aux batteries Li-ion de la marque Bosch), qui a suscité un important intérêt en vendant rapidement plusieurs milliers d'unités.

En 2020, à la suite de la baisse modérée signalée l'année précédente, l'industrie vietnamienne des motos a entamé l'année en baisse avec des ventes au 1^{er} trimestre de 737 133 unités (-3,7% en g.a). Cette tendance s'est ensuite détériorée avec les effets du Covid-19 qui a frappé les ventes en avril (-71% sur le mois d'avril pour 79 356 unités vendues), principalement en raison du confinement entré en vigueur le 1^{er} avril, et levé le 23 avril. Au total, sur les 4 premiers mois de l'année, les ventes sont en baisse de -21% en g.a pour 814 439 unités vendues. Les prévisions pour 2020 tablent sur des ventes totales sur l'année de 2,9 millions d'unités, soit une baisse de -11,0% en g.a.

Avec un marché qui reste important et une demande dynamique, le Vietnam est susceptible d'augmenter sa capacité de production annuelle de 5,7 millions d'unités en 2019 à 6,5 millions d'unités à court terme. Par ailleurs, contrairement aux voitures, la plupart des motos au Vietnam sont produites localement. Actuellement, Honda, Yamaha, Suzuki et Piaggio ont tous établi des bases de fabrication dans le pays. Le taux de localisation des composants est très élevé : de 60% à 90%. Il s'agit d'un secteur économique de premier plan pour les industries locales, dans lequel l'économie informelle (garages, petites réparations) occupe une place importante.

[Modèles et Prix](#)

Les types de motos présents au Vietnam ont varié au fil des décennies. Actuellement, les marques japonaises Honda et Yamaha dominent le marché avec environ 90% des ventes, tandis que Suzuki, SYM et Piaggio se partagent le reste. Suzuki et SYM ont concentré leurs efforts sur la fabrication de «vélos nus» de 50 cm³, considérés comme pratiques, tandis que Piaggio est connu pour ses scooters Piaggio et Vespa de renommée mondiale. Les modèles de motos populaires les plus courants aujourd'hui dans les rues sont les Honda Lead, Wave Alpha et Airblade; Yamaha Nuovo et le SYM Atilla. [cf. Annexe 3]

La gamme de modèles au Vietnam va des produits abordables aux produits haut de gamme et de luxe. Ils comprennent des modèles manuels, des scooters et des motos sportives dont les prix vont de dizaines de millions de dongs à plus d'un milliard (43 200 \$). Avec cette grande variété de produits, les fabricants de motos couvrent tous les secteurs du marché et offrent aux clients une gamme de choix étendue. Le marché de la moto comprend également d'autres entreprises telles que Ducati, Kawasaki, BMW, KTM, Benelli, Peugeot et

Harley-Davidson. Ils ont récemment été rejoints par les motos électriques VinFast. Cependant, il n'existe pas de chiffres publics de ventes de ces entreprises au profil de gamme très spécialisé.

Les scooters représentaient plus de 45% des ventes en 2019 et devraient constituer un segment de forte croissance à l'avenir à mesure que le revenu par habitant augmentera.

[Le phénomène des taxis-motos s'accélère dans les grandes villes](#)

Le taxi-moto, populairement connu sous le nom de «xe om» dans le pays, existe depuis des décennies dans les zones urbaines comme HCMV ou Hanoi, où on pouvait en trouver au moins un à presque chaque coin de rue afin de permettre aux habitants de se déplacer.

L'arrivée d'internet et des services de taxi-moto via applications mobiles a grignoté progressivement la part de marché de ces taxi-moto traditionnels. L'entreprise singapourienne Grab a été la première au Vietnam à lancer GrabBike, un service de taxi-moto basé sur une application mobile, initialement promu à HCMV en novembre 2014 et qui s'était ensuite répandu dans tout le pays en 2015. La part de marché de Grab au Vietnam est en 2019 de plus de 73% et l'entreprise emploie désormais plus de 50 000 motos-taxis –visibles grâce à leur uniforme vert dans les rues de Hanoi et HCMV- (ils étaient 100 au lancement en 2014), avec plus de 100 conducteurs rejoignant les rangs chaque jour. Suite à ce succès, de nombreuses autres applications se sont basées sur le même modèle, notamment : Go-Jek, Aber, FastGo, VATO, MyGo et Be Group JSC, lancés sur le marché vietnamien des motos en 2018-2019.

Une réglementation amenée à évoluer

[Pollution et plan d'interdiction des motos dans le centre-ville d'ici 2030](#)

En plus d'affecter négativement la viabilité financière des services de transports publics et le développement urbain global, la forte dépendance à l'égard des motos est très préjudiciable à la qualité de l'air. Chaque jour, environ 6,6 millions de motocyclettes circulent dans la région métropolitaine de HCMV. Avec autant de motocyclettes, la qualité de l'air s'est considérablement détériorée ces dernières années, entraînant une augmentation des taux de maladies respiratoires. Avec les motos représentant environ 80% des besoins de déplacement à Hanoi et HCMV, les deux villes ont proposé un programme visant à interdire les motos dans le centre-ville afin de réduire les embouteillages et réduire la pollution :

- En août 2017, la ville de Hanoi a publié la décision n ° 5953 / QD-UBND approuvant le programme «Renforcer la gestion des moyens de transport routier pour réduire les embouteillages et la pollution de l'environnement à Thanh Hoa. Ville de Hanoi, pour la période de 2017-2020 vision 2030 »⁷. Selon le projet approuvé, Hanoi pourrait limiter et interdire la circulation des motos dans les districts du centre d'ici 2030.
- Après Hanoi, en août 2018, HCMV a également lancé le projet «Renforcer les transports publics en combinaison avec le contrôle des véhicules à moteur à Ho Chi Minh Ville»⁸. Dans le cadre de ce projet, HCMV devrait restreindre la circulation des motos dans certains quartiers centraux et procéder à l'interdiction des motos d'ici 2030.

En 2016, jusqu'à 60 000 décès au Vietnam étaient liés à la pollution de l'air selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Selon le MoT, les motos représentent également 80 à 90% du monoxyde de carbone total et de la haute teneur en hydrocarbures et 50% de l'oxyde d'azote total émis par tous les véhicules routiers à moteur.

⁷ "Strengthening the management of road transport means to reduce traffic congestion and environmental pollution in Thanh Hoa. Hanoi city, the period of 2017 – 2020 vision 2030".

⁸ "Strengthening public transport in combination with controlling motor vehicles in Ho Chi Minh City".

Concernant les normes, on retrouve au Vietnam des motos aux normes d'émission européennes de catégorie 2, ou normes «Euro 2»⁹, qui définissent des limites acceptables pour les émissions d'échappement des véhicules neufs. Elles ont été introduites deux ans après leur application en Europe. Les motos standard **Euro 3**, aux normes plus rigoureuses, sont également disponibles à la vente au Vietnam depuis quelques années. Une étude de recherche sur un échantillon de 1000 motos en service en 2007 à Hanoi estimait que 52,9% des motos avaient des émissions non contrôlées, 38,1% répondaient aux normes Euro 2 et 9,0% aux normes Euro 3. La croissance des ventes de motos depuis aura cependant réduit la part des motos à émissions incontrôlées et augmenté les parts des deux autres catégories (Euro 2 et 3). Pour rappel, la taille des moteurs de moto et scooters au Vietnam est généralement faible, avec des cylindrées inférieures à 150 cm³ et la taille la plus courante étant 125 cm³.

[Intégration dans les schémas de développement urbain](#)

Comme la plupart des grandes villes asiatiques, Hanoi et HCMV ont connu simultanément l'urbanisation et la motorisation, alors qu'elles n'étaient équipées ni d'espace routier suffisant ni de métro (en surface ou souterrain). Cette demande de transport insatisfaite a entraîné pollution de l'air, embouteillages et de longs temps de trajet. Et bien que le transport par autobus se soit progressivement développé, son impact reste encore limité. **Accompagné par les bailleurs de fonds multilatéraux et bilatéraux, le gouvernement vietnamien a lancé de nouvelles politiques pour les villes de Hanoi et de HCMV faisant des transports publics le pilier des systèmes de transport urbain :** des objectifs ambitieux ont été formulés dans ce sens dès les années 2000 pour la répartition modale, indiquant que 25 à 30% des déplacements en 2010 et 50 à 60% en 2020 devraient être effectués par les transports en commun. Le renouveau du transport public à Hanoi s'est manifesté en 2002 lorsque la fréquentation des bus a retrouvé le niveau des années 1980, avant d'être multipliée par 6 dès 2005.

Sur la base des expériences d'autres villes sud-asiatiques, un système ferroviaire de métro souterrain apparaît aussi inévitable pour les deux villes. Déjà en 1997, une étude de préfaisabilité était menée par une université allemande sur le système ferroviaire urbain à HCMV. Les études de la JICA, de la BM et de la BAD dans les années 2000 serviront par la suite de base au développement du métro à Hanoi et HCMV en construction actuellement.

C'est dans ce contexte de nouveaux schémas de transport, solutions alternatives (métro, BRT, bus) et nouvelles politiques urbaines que s'inscrit désormais le développement de la moto au Vietnam. L'utilisation de la moto semble pour le moment peu affectée car les transports publics ne répondent pas suffisamment à la demande des utilisateurs en termes d'infrastructures et de réseau. Cependant, la volonté des autorités de résoudre les problèmes d'étalement urbain, de congestion, pollution, et le changement des comportements pourraient affecter à long terme l'usage de la moto au Vietnam, notamment si l'intermodalité entre déplacements à moto et transports en commun.

[75% des personnes tuées sur les routes du pays sont des motocyclistes](#)

Les accidents de la route restent la principale cause de décès dans le pays et le Vietnam présente un taux de mortalité élevé concernant l'utilisation des motos : 13,4 décès / 100 000 habitants. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) 75% des personnes tuées sur les routes du pays sont des motocyclistes, et les motos sont impliquées dans plus de 60% des accidents au Vietnam, dont 45% ont lieu sur les routes nationales. L'excès de vitesse¹⁰ et le non-respect des règles de circulation sont les principales raisons de ces accidents.

Une enquête de l'OMS en 2015 estime qu'environ 9 000 personnes meurent sur les routes du Vietnam, soit une par heure, ce qui coûte au pays environ 2,5% de son PIB. En 2019 on dénombre plus de 17 000 accidents

⁹ Parlement européen et Conseil de l'Union européenne, 2002.

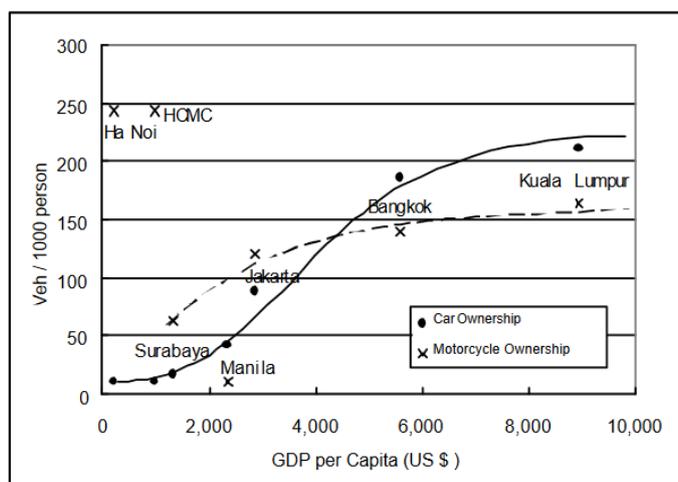
¹⁰ Pour rappel les motos peuvent rouler à une vitesse maximale de 70 km/h sur des routes doubles, avec des routes à sens unique avec 2 voies ou plus; maximum de 60 km/h pour les routes à double sens et les routes à sens unique avec 1 voie pour véhicules à moteur. JICA estime que la vitesse moyenne des motos était d'environ 20 km/h en ville.

de la route qui ont fait 7 624 morts. Par ailleurs les accidents de la route impliquant des deux-roues sont, selon la Banque Mondiale, une des principales causes de la pauvreté des ménages qui doivent faire face à des dépenses médicales et à des pertes de revenus.¹¹

La réglementation s'est également durcie en début d'année et selon la nouvelle loi (Décret No.100/2019/ND-CP) entrée en vigueur le 1^{er} janvier, les motocyclistes sous l'influence de l'alcool risquent désormais une amende de 6 à 8 millions de VND (259 à 346 USD) et le retrait de leur permis de conduire pour une période de 22 à 24 mois.¹² Pour rappel ce n'est qu'en 2007 que le Vietnam a adopté la loi sur l'obligation du port du casque de moto: le taux de port du casque est ainsi passé de moins de 30% à plus de 95%. On estime que ce changement à lui seul a sauvé plus de 1 500 vies et évité près de 2 500 blessés graves.

ANNEXE

Graphique A PIB par habitant et possession de véhicules en 2000.



Source : JICA, 2000.

En 2000, la possession de voitures à Hanoi et à HCMV est encore très faible. Cependant, la possession de motos dans les deux villes est extrêmement élevée par rapport aux pays d'un groupe à revenu intermédiaire. La possession de motos a atteint environ une moto par ménage dans les deux villes.

Annexe 1 Modèles proposés à la vente au 1er trimestre 2020 par l'Association des fabricants de motos au Vietnam (VAMM).

Constructeurs	Types de modèle
Honda Vietnam Co., Ltd.	Wave Alpha 110cc, Blade 110cc, Wave RSX FI 110cc, Future 125cc, Super Cub C125, VISION 110cc, LEAD 125cc, Air Blade 125cc/150cc, SH Mode 125cc, PCX 125cc/150cc, PCX HYBRID, SH 125i/150i, SH300i, WINNER X 150cc, MSX 125cc, Monkey, CB150R (CB150R Exmotion), Rebel 300/500, CB300R, CB500F, CB500X, CB650R, CBR500R, CBR650R, CB1000R, CBR1000RR Fireblade/Fireblade SP, Gold Wing
Piaggio Vietnam Co., Ltd.	Vespa Primavera 125cc, Vespa Primavera ABS 125cc, Vespa Sprint ABS 125cc, Vespa GTS Super ABS 125cc/150cc/300cc, Vespa GTS Super Sport ABS 125cc/300cc; Vespa LX series, Piaggio Liberty ABS 125cc, Piaggio Liberty S ABS 125cc, Piaggio Medley ABS 125cc/150cc, Piaggio Medley S ABS 125cc/150cc, Piaggio Zip 100cc, Piaggio Fly 125cc
Vietnam Suzuki Corporation	Axelo 125, Viva 115 FI, Hayate 125 FI, UA125, Impuse 125 FI, Address 110 FI, Raider R150 FI, GZ150, GD110, GSX-R150, GSX-S150, BANDIT150, GSX-S1000, V-Strom 1000

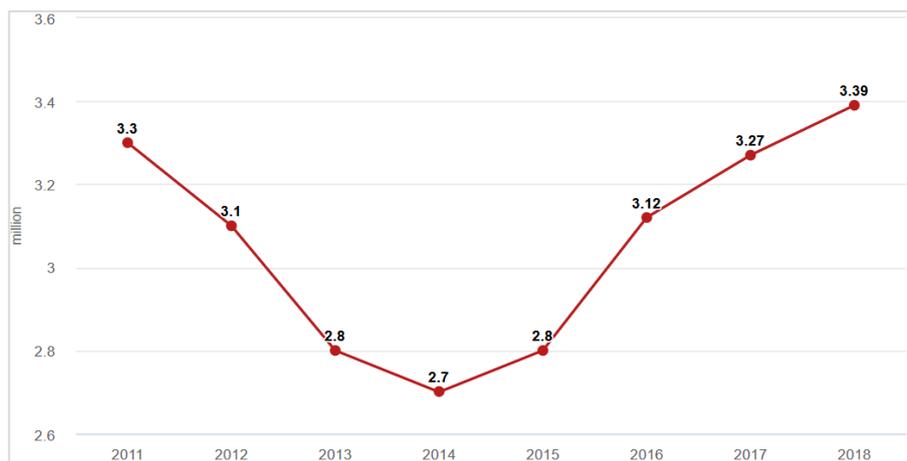
¹¹ [Banque Mondiale](#)

¹² Concernant les automobilistes ils risquent une amende allant jusqu'à 30 à 40 millions de VND (1 297 à 1 729 USD) et la révocation de leur permis de conduire pour une période de 22 à 24 mois.

SYM Vietnam Company	Elegant II 100cc, Elegant 50cc, Angela 50cc, Galaxy SR 115cc, Galaxy Sport 115cc, Amigo 50cc, Star X 125cc EFI, Star SR, Galaxy 50cc, Shark Mini 125, Attila V 125cc, Attila Venus 125cc, Attila Elizabeth 110cc, Fancy 125cc, Abela 110cc, Elite 50cc, Husky Classic 125cc, Star X 125cc, Galaxy sport
Yamaha Motor Vietnam Co., Ltd.	Sirius 110cc, Jupiter FI GP/RC 115cc, Grande 125cc, Grande Hybrid, Acruzo 125cc, Janus 125cc, NM-X 155cc, Exciter 150cc, TFX 150cc, NVX 125/155cc, YZF-R3 321cc, MT-03 321cc, YZF-R15 155cc, XSR900 847cc, MT09 847cc

Source: Vietnam Association of Motorcycle Manufacturers (VAMM).

Annexe 2 Evolution des ventes de motos au Vietnam.



Source: Vietnam Association of Motorcycle Manufacturers (VAMM).

Annexe 3 Motos populaires au Vietnam depuis les années 1960.

 <p>Honda 67 Années 1960-1970</p>	 <p>Honda Cub Années 1980</p>	 <p>Honda Dream Années 1990-2000</p>
 <p>Honda Wave Années 2000</p>	 <p>Honda Wave Années 2000</p>	 <p>Piaggio Vespa LX Fin des années 2000</p>

Annexe 4 La Mobylette française au Vietnam.



La « Mobylette » française, petite moto à deux temps de 50 cm³, était un modèle populaire des années 1950 aux années 1970 au Vietnam. Aussi connu sous le nom de Moby, le cyclomoteur des fabricants français Motobecane avait une vitesse de pointe de 64 km/h et n'avait pas l'air très différent d'un vélo.