GRATUIT

# moto MADAGASCAR MAGAZINE

MAGAZINE TRIMESTRIEL CONSACRÉ AUX DEUX-ROUES MOTORISÉS

**M-BIKE LOGISTIC**
La livraison eco-friendly B to B

THE ARTIST

**IZAHO**
La main, le cœur et l'outil

**Club Aventure Scooter Madagascar** (CASM)

# ESCAPADE à l'Île Sainte Marie

Avril - Mai - Juin 2022 | N° 6

***Gasgas*** *EC 350 F* | ***Husqvarna*** *Norden 901* | ***CF Moto*** *700 Heritage CL-X* | ***Fantic*** *Caballero 500 Rally*

# Edito

## SEA, RIDE AND SUN…

La saison des pluies est plus ou moins derrière nous…

L'infatigable Vincent nous invite à le suivre pour un road trip **vers la côte Est et l'île Sainte Marie** comme récompense ou comment s'évader le temps d'une semaine au guidon de sa moto.

Des essais plus excitants les uns que les autres, avec de vraies nouveautés.

La très attendue **Caballero 500 de Fantic** qui ressuscite le mythe, d'une époque où le vintage était moderne. La non moins attendue **Norden 901**, vaisseau amiral de Husqvarna, qui bouscule un peu la hiérarchie des gros trails, en proposant à la fois l'agilité de la Yam 700 Ténéré et le confort de la BM 1250 GS. La pétillante et enthousiasmante **Gasgas 350 Enduro** qui prouve que sur la même base on peut sortir 3 motos aux caractères bien différents. Enfin, la **CF Moto 700 Heritage**, une moto chinoise haut de gamme à déguster sans baguette… Le métier de test rider a rarement été aussi agréable !

L'artiste du jour nous raconte une belle histoire faite de rencontres et une passion au service d'un métier vieux comme le monde : le travail du cuir par **Izaho**. La féminine de l'étape est cette fois-ci, **Lalà 208** qui partage ses souvenirs et ses projets. Nous continuons la présentation des clubs de deux roues de la Grande Île avec le **Club Aventure Scooter Madagascar** qui apporte son lot de fraîcheur et de jeunesse, et enfin les pages VTT avec un entrepreneur passionné qui n'arrête pas d'innover et de nous surprendre !

Bonne lecture…

**François SERRANO**
Le rédacteur en chef

N'hésitez pas à réagir en écrivant ou en postant vos commentaires et propositions sur ***motomadamagazine@gmail.com***

Retrouvez-nous sur facebook : ***Moto Madagascar Magazine***

# Sommaire

moto MADAGASCAR MAGAZINE

4 **ACTUS & EVENEMENTS**

6 **LIFESTYLE**
Du matos pour les motards

8 **NEWPARTS**
Bichonner votre moto

10 **THE ARTIST**
IZAHO : La main, le cœur et l'outil

14 **ESSAI OFF-ROAD**
Gasgas EC 350 C : Brèle mafana

18 **ESSAI TRAIL**
Intemporelle

22 **ESSAI ON-ROAD**
CF Moto 700 Heritage CL-X

26 **ESSAI TRAIL**
Husqvarna Norden 901 : Une moto de voyage Hi-tech capable d'affronter tous les types de terrains

30 **ROAD-TRIP**
Escapade à l'île Sainte Marie

36 **VTT À ASSISTANCE ELECTRIQUE**
M-Bike Logistic : La livraison eco-friendly B to B

38 **PORTFOLIO**
Vos images sont publiées !

41 **MOTARD AU FEMININ**
Lalà 208 : La vitesse pour passion

42 **L´ASSO / LE CLUB**
Club Aventure ScooterMadagascar (CASM)

# MARCO PREVE
## REMPORTE LE MX ANTSIRABE

Première manche du championnat de Madagascar MX et première victoire pour le tenant du titre. Marco Preve (Husqvarna FC-350) s'est imposé au terme du MX Antsirabe, le dimanche 13 février dernier sur le circuit d'Andohasahabe. Il avait déjà gagné la dernière course en date sur cette piste, en fin d'année dernière. Claudio Tida (Husqvarna FC-350) a pris la deuxième place de la catégorie reine « *Cat. 1* ». Tandis que Randy Rakotoarimanana (Kawasaki KXF-450) a complété le podium, pour sa première course au guidon de sa nouvelle 450.

# RANDY
## S'IMPOSE EN PATRON

Victoire écrasante de Randy Rakotoarimanana (Kawasaki), le dimanche 13 mars dernier à Antanetibe Mahazaza. Le vice-champion de Madagascar a dominé la concurrence durant l'Endurance CRAM, première manche du championnat « *Enduro / Endurance* ». Il a devancé de 3 minutes Finaritra Razafindrakoto (Husqvarna), au terme des 2h 30 de course sur une piste particulièrement ardue, caractérisée par des enchaînements de montées et de descentes vertigineuses. Derrière, Tsirava « Tsitsi » Razafimahefa (Sherco) a complété le podium, à 4 minutes du vainqueur du jour.

Textes & photos : **Haja LUCAS**

# MEC 2022

La première édition 2022 du MEC a eu lieu le 3 avril à Ambatolampikely. 2H30 de course pour 38 concurrents qui se sont attaqués à une boucle très technique de 10 km parcouru en 30 mn pour les meilleurs.
En catégorie HOBBY, 6 concurrents sur 11 ont pu franchir la ligne d'arrivée après avoir pu réaliser 3 tours. 23 concurrents en catégorie EXPERT ont terminé la course avec 6 tours pour le premier. Certains n'ont pu réaliser qu'un seul tour, au prix d'efforts intenses, notamment dans le grand pierrier au sommet de la colline.
Cette épreuve plus « grand public » que la précédente, a encore réuni des motards d'horizons différents : des enduristes de tout âge, des crossman affutés, le jeune Oscar sur sa 85 cc, et surtout nos amis de Nosy Be et de Tamatave comme Titi Karon, qui ont fait le déplacement. Le traditionnel et très attendu BBQ préparé par Edouard et Jean-Marc a encore une fois permis de finir en beauté cette grande journée de moto.

**Résultats officiels catégorie EXPERT :**

1er : Marco Preve
2ème : Jeremy Petitjean
3ème : Finaritra Razafindrakoto

**Résultats officiels catégorie HOBBY :**

1er : Elvis Stark
2ème : Rina Andriamanga
3ème : Arthur Razafinzato

Photos : Remerciements Restaurant La Braise Tamatave

# AG ET REMISE DE TROPHÉES

La Fédération Malagasy de Motocyclisme a tenu son assemblée générale annuelle, dans la matinée samedi 19 février à l'ACSA Ambohidahy. L'information principale qui en est sortie, concerne la création d'une commission onroad. Cette dernière veillera à encadrer les courses sur asphalte, comme à Imerikasinina par exemple. L'après-midi, les dirigeants de la FMaM ont poursuivi avec la cérémonie de remise de trophées de la saison 2021. Ils ont récompensé les lauréats des trois disciplines que sont le MX, l'enduro/endurance et le scooter.

# GRAND PRIX 501
## CLAUDIO RESTE LE ROI DU SABLE

Douzième victoire pour Claudio Tida (Husqvarna FC-350), le dimanche 17 avril. Le pilote originaire de la côte Est demeure invaincu sur le circuit Datsara Village de Toamasina. Sa victoire au terme du Grand Prix 501, troisième manche du championnat de Madagascar « MX » ne souffre d'aucune contestation, au terme d'une journée marquée par de fortes pluies comme à l'accoutumée. Derrière, Marco Preve (Husqvarna FC-350) et Randy Rakotoarimanana (Kawasaki KXF-450) ont complété le podium.
100 % Moto a réservé un cadeau unique pour Claudio, pour le récompenser de son succès. Le représentant de Husqvarna sur la Grande île lui a offert une FC-450 Rockstar Edition flambant neuve. De quoi l'émouvoir jusqu'à avoir les larmes aux yeux, lors de la cérémonie de remise de trophées. L'ancien quintuple champion roulera donc sur cette nouvelle machine pour la suite de la saison.

# DÉCÈS DE LA LÉGENDE RAZAFY

Razafinimanana Rasolonjatovo dit Razafy s'est éteint le jeudi 20 janvier, à l'âge de 65 ans. Il a marqué les années 70, 80 et 90 par son talent. Les anciens se souviennent de ses prouesses avec sa Suzuki RM, quand les courses se tenaient à Analamahitsy Carrière, Andranotapahana, Andranomena, Ambohimanga ou encore à Mantasoa. Personne joviale et amicale, Razafy a marqué tous ceux qui l'ont côtoyé. Il restera dans les mémoires comme l'un des plus pilotes de tous les temps à Madagascar. Aujourd'hui, sa fille Naeticiah a pris le relais. Elle court en championnats de moto tout-terrain et de scooter.

## CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR 2022
## MOTO MX

**motocross**

| DATE | LIEU | DENOMINATEUR | ORGANISATEUR |
|---|---|---|---|
| 13 FÉV | ANTSIRABE | MX BIRA | BMC |
| 27 MARS | ANTANANARIVO | MX KAWASAKI | CT MOTORS IMC |
| 17 AVR | TOAMASINA DA TSARA | GP DE L'EST | TMC |
| 8 MAI | ANTANANARIVO | MX TRACK 100% | IMC 100% MOTO |
| 25 JUIN | ILAKAKA | GP ILAKAKA | ILAKAKA MOTO CLUB |
| 4 DÉC | ANTSIRABE | KING OF BIRA | BMC |
| 18 DÉC | ANTANANARIVO | MX FMAM | IMC / BMC |
| 15 JANV | ANTANANARIVO | MX GAME | 100% MOTO |

## CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR 2022
## MOTO ENDURO

**enduro endurance**

| DATE | LIEU | DENOMINATEUR | ORGANISATEUR |
|---|---|---|---|
| 13 MARS | MAHITSY | CRAM | IMC |
| 21-22 MAI | ANTANANARIVO | ENDURO SHERCO | FUNBIKE IMC |
| 10 JUIL | ANTANANARIVO | XC ACERBIS | 100% MOTO |
| 24 JUIL | ANTSIRABE | ENDURO GASGAS | MADAUTO IMC |
| 21 AOUT | MAJUNGA | ENDURANCE JUST RIDE CUP | IMC |
| SEPT | ANTANANARIVO | ENDURANCE 6H UMM HORS CHAMP | FMAM |
| 30 OCT | MANANJARY | ENDURANCE MANANJARY | RGF IMC |
| 20 NOV | ANTANANARIVO | ENDURANCE KAWASAKI | CT MOTORS IMC |

## SAISON 2022
## MOTO MEC

**challenge hard enduro hors championnat**

| DATE | LIEU | DENOMINATEUR | ORGANISATEUR |
|---|---|---|---|
| 3 AVR | ANTANANARIVO | MEC RN2 PK 20 BIS | |
| 11 SEPT | ANTANANARIVO | MEC MINI SUPER ENDURO | |
| 6 NOV | ANTANANARIVO | MEC NEVER ENDING UP HILL | |

## CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR 2022
## SLALOM SCOOTER

**slalom scooter**

| DATE | LIEU | VILLE | ORGANISATEUR |
|---|---|---|---|
| 9-10 AVR | BORD DE MER | MAHAJANGA | JMC |
| 15 MAI | SRK IMERINTSIATOSIKA | ANTANANARIVO | SRC |
| 12 JUIN | SRK IMERINTSIATOSIKA | ANTANANARIVO | RED DOG SCOOT |
| 3 JUIL | SRK IMERINTSIATOSIKA | ANTANANARIVO | ROYAL SCOOT |
| 31 JUIL | CCI IVATO | ANTANANARIVO | TRS |
| 20-21 AOUT | BORD DE MER | MAHAJANGA | JMC |
| 25 SEPT | SRK IMERINTSIATOSIKA | ANTANANARIVO | ROYAL SCOOT |
| 16 OCT | SRK IMERINTSIATOSIKA | ANTANANARIVO | RED DOG SCOOT |
| 6 NOV | SRK IMERINTSIATOSIKA | ANTANANARIVO | SRC |
| 4 DEC | CCI IVATO | ANTANANARIVO | TRS |

## CHAMPIONNAT 2022
## ROADRACING

**roadracing**

| DATE | LIEU | DENOMINATEUR | ORGANISATEUR |
|---|---|---|---|
| 18 MAI | ANTANANARIVO | IMERIKASININA MOTUL TROPHY | MAXISCOOTER MDG |
| 12 JUIN | ANTSIRABE | DRAG RACING | BMC IMC |
| 4 SEPT | ANTANANARIVO | MALAGASY ROAD RACING | IMC |
| 24 SEPT | ANTANANARIVO | IMERIKASININA TROPHY II | MAXISCOOTER MDG |
| 23 OCT | ANTANANARIVO | RACE DAY | MAXISCOOTER MDG |

# DU matos pour les motards

**Airoh Aviator 3**
4 200 000 Ar
**100 % Moto**

**Rev'it Dirt 2**
Gants
160 000 Ar
**Pilokak**

**Motoboy**
Blouson (été-hiver)
750 000 Ar
**Pilokak**

**Motoboy Touring**
Pantalon (été-hiver)
650 000 Ar
**Pilokak**

PILOKAK MOTO
ACCESSOIRES MOTOS

**ITrack S Terra**
Gants Off-Road 100%
**100 % Moto**

**Stunt Blade**
Casque Noir Matt/Rouge XXL Caberg
780 000 Ar
**100 % Moto**

IPP MOTO
PREMIUM SHOP & SERVICE
ANTANANARIVO

**Alpinestars**
Neck Roll gris/blanc
180 000 Ar
**100 % Moto**

**Moto SFK**
Pantalon jean
300 000 Ar
**Pilokak**

**Ryo T-Rex**
Bottes longues
850 000 Ar
**Pilokak**

**Motoboy**
Protège chaussures
140 000 Ar
**Pilokak**

**Moto Star**
Pantalon jean noir
Eté : 325 000 Ar
hiver : 395 000 Ar
**Pilokak**

**Racer Supermatic**
Pantalon Black/Bright/Red 36
660 000 Ar
**100 % Moto**

**Amerga Black**
Lunettes Off-Road 100%
558 000 Ar
**100 % Moto**

**Racer Supermatic Jersey**
Maillot Black/Bright/Red L
210 000 Ar
**100 % Moto**

**Respro City**
Masque anti-pollution
180 000 Ar
**100 % Moto**

**Jet LS2 Airflow**
Casque
325 000 Ar
**Pilokak**

**Beon**
Casque double visière
345 000 Ar
**Pilokak**

**LS2 FF 902**
Casque modulable
745 000 Ar
**Pilokak**

# Bichonner votre moto

**Acerbis**
Elevator Bike Stand
450 000 Ar
**100 % Moto**

**Filet élastique porte-paquets**
38 cm x 38 cm
45 000 Ar
**100 % Moto**

**Rampe d'accès moto aluminium**
1 110 000 Ar
**100 % Moto**

**Guidon Renthal Twinhall 994 Blue**
1 200 000 Ar
**100 % Moto**

**Gamme batterie Unibat**
A partir de 81 000 Ar
**100 % Moto**

**Sport Screen - Dark Smoke**
W 450×H 280 THK 3 mm
468 000 Ar
**100 % Moto**

**EMGO**
**Filet élastique 38x38 cm porte paquet**
45 000 Ar
**100 % Moto**

Allianz

## Connaissances de base sur le liquide de frein

De bons freins sont absolument indispensables pour la sécurité routière à moto. De nombreux motards pensent à leurs plaquettes de frein, mais oublient bien souvent qu'avant tout, le liquide de frein doit également être remplacé régulièrement. Pourquoi ?

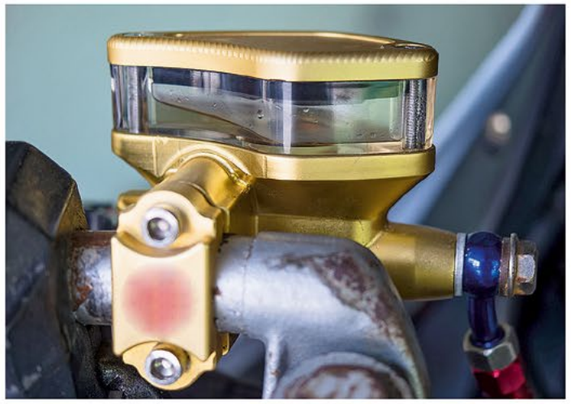
En règle générale, le liquide de frein est à base de glycol qui est un liquide hygroscopique, c'est-à-dire qu'avec le temps, même dans un système fermé, le glycol absorbe l'eau. Le point d'ébullition va donc diminuer car comme chacun sait, l'eau s'évapore à des températures supérieures à 100 °C.

Le frottement de la plaquette sur le disque de frein produit de la chaleur qui se transmet jusqu'à l'étrier de frein. Vous imaginez facilement ce qui se produit en cas de freinage d'urgence ou en descente. Si la teneur en eau dans le liquide de frein est trop importante, de petites bulles de vapeur peuvent se former lorsque la température est élevée. À cause de ces petites bulles de vapeur, la pression dans le système hydraulique n'est plus optimale. La conséquence : le point de pression lors du freinage n'est pas maintenu, donc la pédale ou le levier de frein lâche, le freinage est inefficace et un point de pression ne se fait sentir qu'après plusieurs pompages.

Pour cette raison, il est indispensable, pour votre sécurité, de remplacer régulièrement le liquide de frein, conformément aux indications du fabricant (tous les 1 à 2 ans). Si vous ne savez plus depuis combien de temps le liquide de frein se trouve dans votre système, la coloration donne également des renseignements sur l'âge du liquide de frein : du liquide de frein à base de glycol neuf est jaune transparent ; avec l'âge, il devient de plus en plus foncé. Si votre liquide est opaque et marron sale, remplacez-le. Ceci est également valable pour le liquide hydraulique dans l'embrayage hydraulique qui est, en règle générale, également rempli de liquide de frein DOT 4, mais qui peut toutefois également être rempli d'huile hydraulique spéciale ! Pour cela, veuillez respecter les mentions indiquées sur le couvercle du bocal pour liquide de frein.

L'*American Department of Transportation (DOT)* fait la distinction entre les catégories de qualité suivantes pour les liquides de frein à base de glycol :

- **DOT 3** : point d'ébullition humide de 140 °C env.
- **DOT 4** : point d'ébullition humide de 160 °C env.
- **DOT 5.1** : point d'ébullition humide de 180 °C env.

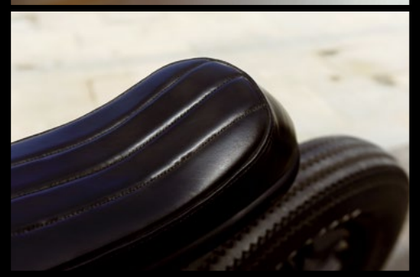


En général, le liquide prescrit par le constructeur est indiqué sur le couvercle d'origine du bocal pour liquide de frein. Dans le cas contraire, consultez impérativement le manuel de maintenance ou adressez-vous au distributeur agréé.

# IZAHO

## La main, le cœur et l'outil

Textes : **IZAHO / Vincent VERRA**
Photos : **IZAHO**



**IZAHO, pourquoi avoir choisi ce nom ?**
IZAHO ? Parce que IZAHO c'est un mot malgache et que nous sommes une entreprise malgache.
IZAHO parce que nous dessinons à la main, à l'équerre, au compas. Il n'y a que la main, le cœur et l'outil. C'est ainsi pour le patronage, la découpe, le parage, le collage, l'assemblage, le piquage, la finition de tranche, le bichonnage. Nos coutures sont, elles aussi, totalement effectuées à la main, au point de sellier. Ensuite, nous utilisons les ressources locales, tant humaines que matérielles. Nos commandes de fournitures vont sur de petites quantités. Il en découle que, de par un accessoire, un fil, une peau, une teinte, etc. pour un même modèle, chacune de nos pièces est pour ainsi dire unique, tout comme nous le sommes.
IZAHO, ça veut dire « *moi* », « *je* ».
IZAHO parce que ce que l'on désigne comme la petite maroquinerie (celles des ceintures, des portefeuilles, des sacs, de la chasse, de la pêche, de la moto, ou encore des bracelets fantaisie, ou de montres) s'apparente aux objets dits « personnels ». Voilà pourquoi IZAHO.

**Vous embauchez majoritairement des personnes en situation de handicap ?**
Pourquoi pas ? Disons qu'à notre avis c'est mieux de proposer un avenir que de filer des pièces dans la rue. C'est cette vision de l'entreprise que nous partageons avec Monsieur Laurent. Dans cet esprit, nous avons été contacté par le père Gabriel après qu'il soit venu visiter l'atelier. Basé à Port-Bergé, en plus de ses brebis, ce jeune prêtre s'occupe de prisonniers que nous allons initier, avec lui, au travail du cuir, durant une semaine en mai. Et depuis peu, nous commençons à accueillir des stagiaires via l'association *Graines de bitume*.

**Peux tu nous parler de ton personnel et de ton atelier ?**
Nous travaillons avec des déficients auditifs. La plupart sont muets. Mais ce sont des gens comme vous et moi. C'est leur infériorité en nombre qui fait qu'ils sont dans une situation de handicap. Passez à l'atelier un jour où ils sont seuls et vous connaîtrez alors une situation de handicap.
Autre particularité, presque une signature, nous travaillons uniquement avec le cœur, la main et l'outil. C'est notre devise. Chez nous, point de machine. Toutes nos coutures d'assemblage sont faites au « point de sellier ».

**Pourquoi ce choix ? Il y a bien des artisans qui travaillent « à la machine ».**

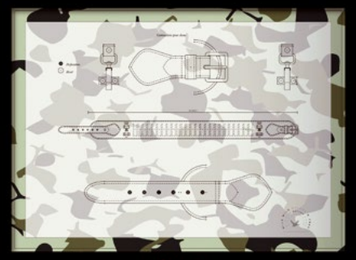
Rendu célèbre par la Maison Hermès à Paris, le « point de sellier » nous vient de l'équitation. Utilisé pour la sellerie et l'harnachement, ce point de cette couture – dite « sellier » – est reconnu comme le plus solide au monde. Emblématique de la maroquinerie faite à la main, le « point de sellier » est également très ancien. Nous avons un devoir de transmission.

Il fait partie de ces techniques traditionnelles qu'il faut entretenir, préserver. Imaginons qu'un jour la machine vienne à disparaître… Nul doute, les métiers du compagnonnage survivront.

**Coudre à la main, cela demande surement beaucoup de temps et de contrôle...**
Le travail manuel est associé à la patience et au temps. Il demande effort et savoir-faire au labeur, ce que l'infatigable machine remplace par le confort d'un « savoir-faire automatisé » de moindre coût.
La couture au point de sellier se réalise avec une pince à coudre pour tenir le cuir, deux fils passés à la cire d'abeille et deux aiguilles. Il s'agit en fait de réaliser une couture double. On avance avec deux fils qui se croisent à chaque point en faisant un nœud au passage. Pour cette raison, c'est une couture très fiable. Si un point vient à céder, la couture ne se défera jamais. Attelages autant que cavaliers de regagner les écuries en toute sécurité.

**Peut-on avoir quelques exemples pour un sac ou une ceinture, sur leur fabrication ?**
Détailler la confection noircirait des pages. Cela peut varier d'un article à l'autre.
Une ceinture ne se fait pas comme une selle.
Une ceinture plate, la plus simple, demande huit heures de labeur. Pour un habillage de selle comme celui d'une Royal Enfield 650 Interceptor, c'est une semaine de travail.
Nous avons une très belle paire de sacoches cavalières pour moto ou vélo. Mais là encore, c'est plus de 40 heures de travail.

**Nous sommes un magazine tourné vers la moto et vous avez conçu et fabriqué de nombreux accessoires pour les motos et motards, peux tu nous en dire plus ?**
Pour ce qui touche à la moto, nous faisons principalement des habillages de selle. Nous travaillons très peu la mousse. Ici elle n'est pas assez dense. Royal Enfield, Harley, BMW… On commence à avoir quelques pièces qui circulent. Elles ont un caractère assez brut. Les gens aiment bien. Nous avons aussi réalisé quelques sacoches, trousse à outils, cache batterie et quelques habillages de poignées.



**J'ai eu vent de ta participation dans la conception et la construction d'une custom, peut être cela couvrira un article à part ?**
Oui, c'est exact. La moto est en cours d'achèvement. Justement, nous travaillons la selle actuellement. Projet très particulier. Intéressant. Nous en reparlerons.

**Monsieur Eric - Maroquinerie I Z A H O**
Antananarivo - Madagascar
Mobile & WhatsApp | +261 34 55 892 28
IZAHO sur Facebook
Site Web I Z A H O

## GASGAS EC 350 F

Lorsque Yann, qui nous a fait l'amitié de prêter sa moto arrive sur sa GASGAS EC 350 F, il fait son petit effet... Rouge flashy et blanc, le pilote et sa machine offrent un look sympa, agressif !

# BRELE MAFANA

Au premier regard, on est bien sûr en terrain de connaissance. Au jeu des 7 erreurs, on remarque sur la GasGas certaines différences, notamment au niveau des ouïes de radiateurs dont le design a été simplifié, une plaque phare légèrement différente ainsi qu'un garde boue avant redessiné. On remarquera aussi un carter d'embrayage spécifique aux GasGas.
Pour les équipements et accessoires, des comodos simplifiés (pas de sélection de courbes de puissance ni de traction control) prennent place sur un guidon Neken assez plat. On ne trouve ni protèges-mains ni sabot moteur.
Coté mécanique on constate que les GasGas n'héritent pas du système PDS des KTM mais comme les Husqvarna d'un système d'amortissement arrière avec biellettes.
Coté châssis, on reconnait le cadre en acier au chrome-molybdène des KTM, associé à une boucle arrière non pas en composite comme sur les HVA mais en aluminium.
Pour le train avant les GasGas bénéficient d'une fourche WP XPLOR de diamètre 48 et d'un amortisseur arrière WP XACT.

Textes : **François SERRANO**
Photos : **Vincent VERRA**

Une des différences avec les KTM/HVA, c'est le système de freinage et de commande d'embrayage hydraulique qui est confié à la marque Braktec. Braktec est un fabriquant espagnol spécialisé dans les systèmes de freinage et d'embrayage pour le tout-terrain.

Maintenant que les présentations sont faites, j'enfourche la machine non sans excitation, même si c'est une moto que je connais par cœur, ou du moins je le croyais… Le bruit est plus rauque, plus sourd que le son habituel. En action, elle a tout pour plaire : puissance, allonge, réponse au coup de gaz, on peut utiliser son coffre pour rouler sur le filet de gaz entre les difficultés. L'inertie moteur n'est pas dérangeante voire même avantageuse lors des descentes glissantes.

C'est l'occasion également de tester correctement les éléments Braktec lors des freinages plus appuyés et l'embrayage davantage sollicité dans le sinueux. Le verdict est remarquable si on les compare aux marques Brembo et Magura : le feeling est très similaire, c'est précis, agréable et sans aucun bruit parasite.

La moto est super fun, elle donne envie de jouer. Elle parait plus vive que ses cousines KTM/HVA, comme si elle avait pris le meilleur des deux. Les grosses marches passent sans efforts et les grandes descentes sont amorties avec souplesse. Les presque 2 heures d'essai sont passées trop vite à son guidon tellement j'y ai pris du plaisir.

Vous l'aurez compris, nous sommes en présence d'une base KTM/HVA pour 80% ; mais les 20% restant permettent d'offrir à la Gasgas une identité propre, pleine de surprise… Vamos !

**Prix de vente : 53 200 000 Ar TTC**
**Modèle 2022**
Distribué par Madauto

## FICHE TECHNIQUE

| GASGAS 350 EF-C | |
|---|---|
| **MOTEUR** | |
| Boite de vitesses | 6 vitesses |
| Démarreur | Démarreur électrique |
| Course | 57.5 mm |
| Alesage | 88 mm |
| Embrayage | Embrayage multidisque DDS à bain d'huile, système hydraulique Braktec |
| Cylindrée | 349.7 cm³ |
| Ems | EMS Keihin |
| Version | Moteur 1 cylindre, 4 temps |
| **CHASSIS** | |
| Poids (sans carburant) | 106.4 kg |
| Capacité du réservoir (env.) | 8.5 l |
| Diamètre disque de frein avant | 260 mm |
| Diamètre disque de frein arrière | 220 mm |
| Frein avant | Frein à disque |
| Frein arrière | Freins à disque |
| Chaine | X-Ring 5/8 x 1/4" |
| Modele cadre | Cadre central à double berceau 25CrMo4 en acier |
| Suspension avant | WP XPLOR-USD, Ø 48 mm |
| Garde au sol | 360 mm |
| Suspension arrière | Amortisseur WP XACT avec tringlerie |
| Hauteur de selle | 960 mm |
| Angle de chasse | 63.5 ° |
| Débattement avant | 300 mm |
| Débattement arrière | 300 mm |

## *FANTIC* CABALLERO 500 RALLY

# In-tempo-relle

Au guidon de la Caballero on voyage dans le temps, à l'époque où le vintage était moderne. A l'idée de rouler à nouveau sur une Fantic, j'étais déjà excité 3 jours avant, tant l'évocation de ce nom fait remonter en moi des souvenirs de jeunesse. Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'ils ont été inspiré chez Fantic. Six déclinaisons de la Caballero 500, et chaque version affiche une identité propre, pleine de charme et d'authenticité.

Même si elle s'appelle « Rally », la version que j'ai essayé est la définition même du Scrambler : un moteur puissant, une partie-cycle légère et tournée vers l'Off-Road, tout en étant une excellente routière.
Arrivé enfin devant la bête, au premier coup d'œil, je ne suis pas déçu ! Ayant possédé une Caballero 50 RC à 14 ans, je retrouve bien l'allure générale des années 70 avec pleins de petits détails références aux modèles de l'époque, mais avec toute la modernité qu'on peut attendre d'une machine qui se veut performante. Elle en jette, tous les éléments qui composent cette machine ont été soigneusement choisis. Cadre mono poutre en acier, suspensions Fantic FRS, frein « By Brembo », son réservoir à la forme emblématique. Bref, une belle moto.
Dès le départ, en quittant le magasin, je trouvais la moto presque trop légère, ne ressentant pas assez la puissance du moteur. Je n'ai pas été instantanément séduit, car pavés, embouteillages et rond-point, ne sont les meilleurs endroits pour la prise en main d'une moto… Heureusement dès Tsarasaotra, on peut bifurquer sur la piste d'Ambodifasina et retrouver un peu d'harmonie…
Sur la piste large, la moto garde le cap, absorbe facilement les irrégularités de la piste et se révèle confortable. Le moteur que je croyais creux, a du coffre, de la souplesse, et capable de montées en régime franches, voir rageuses, mais heureusement le freinage est puissant et l'ABS bien réglé pour le TT. Elle commence à me plaire cette Caballero.

Textes : **François SERRANO**
Photos : **Vincent VERRA**

Pour avoir quelques photos typées enduro, Vincent me demande de quitter la voie principale, et là, bonne surprise, la moto monte sans problème les fortes pentes, et son châssis parfaitement équilibré permet même quelques fantaisies dans les franchissements. Je suis bluffé par son aptitude tout-terrain, et je commence à regarder cette moto d'un autre œil…

Le modèle Rally est le seul de la gamme à se démarquer techniquement : il bénéficie d'un bras oscillant en aluminium et d'une fourche plus longue et réglable. L'amortisseur lui aussi réglable est de bonne qualité et donne une rigidité rassurante à l'ensemble. Une chose se démarque cependant pour une moto tout-terrain : le frein avant !

Le montage radial de l'étrier et la dimension « over size » du disque flottant, en font un frein très puissant, qui me rappelle que je ne suis pas sur un Trail ou une Enduro, mais bien sur un Scrambler polyvalent, capable d'envoyer du lourd sur la route…

Ça tombe bien, notre piste débouche sur la route d'Ambohimanga coté Mairie, où la qualité du bitume est préservée car peu fréquentée, et avec de belles courbes pour tester la tenue de route.

Deuxième bonne surprise, cette Caballero est aussi agile et performante sur route que sur la terre. Mieux, on ose un peu plus rentrer dans le moteur et on découvre un vrai tempérament. Dans les virages la mise sur l'angle est facile et précise. Sa légèreté n'entraîne aucune inertie, donc les freinages même agressifs restent propres, et on ne risque pas de rater le point de corde. Les pneus Michelin Anakee Wild qui équipent la moto sont parfaits sur toutes les surfaces.

Si la version TT du Caballero est à ce point efficace sur route, ça donne sérieusement envie d'essayer la version Scrambler « routière »

En résumé, Séduisante et raisonnablement performante, la Caballero Rally est peut-être ce léger destrier, facile et simple que vous attendiez. Fantic vous remet le pied à l'étrier pour une évasion au quotidien !



## FICHE TECHNIQUE

| FANTIC 500 RALLY | | |
|---|---|---|
| **MOTEUR** | **SCRAMBLER** | **RALLY** |
| Type | Monocylindre, 4 temps, refroidissement liquide, distribution par simple arbre à cames en tête, 4 soupapes | |
| Cylindrée | 449 cm³ (94,5 x 64 mm) | |
| Puissance | 40 cv à 7.500 tours/minute | |
| Couple | 43 Nm à 6.000 tours/minute | |
| Allumage | Electronique | |
| Alimentation | Injection électronique par Athena Get, corps d'injection de 40 mm | |
| **TRANSMISSION** | | |
| Embrayage | Multi disques en bain d'huile | |
| Boîte de vitesses | 6 rapports | |
| Chaîne secondaire | Par chaîne | |
| **PARTIE CYCLE** | | |
| Cadre | Simple berceau dédoublé en tubes d'acier CrMo | |
| Longueur | 2.080 mm | 2.080 mm |
| Largeur | NC | |
| Empattement | 1.425 mm | |
| Garde au sol | NC | |
| Hauteur de selle | 820 mm - 840 mm en option | 860 mm |
| Poids à sec | 150 kg | |
| Suspension avant | Fourche télescopique inversée Fantic FRS de 41 mm Débattement 150 mm | Fourche inversée Fantic FRS de 43 mm, réglage hydraulique, débattement 200 mm |
| Suspension arrière | Bras oscillant en alliage d'aluminium. Mono amortisseur hydraulique réglable Fantic FRS. Débattement 150 mm | Amortisseur Fantic FRS, réglage hydraulique, débattement 200 mm |
| Angle de chasse | NC | |
| Chasse à la roue | NC | |
| Frein avant | Simple disque wave flottant de 320 mm. Etrier radial Bybre à 4 pistons | |
| Frein arrière | Simple disque wave de 230 mm. Etrier Bybre à simple piston | |
| Roues | A rayons, anodisées noires | |
| Pneu avant | 110/80 R19 | 110/80 R19 Michelin Anakee Wild |
| Pneu arrière | 140/80 R17 | 140/80 R17 Michelin Anakee Wild |
| **CONTENANCES** | | |
| Réservoir | 12 litres | |
| Coloris | Rouge | Vert |

Prix de vente : **38 000 000 Ar TTC**

Prix de vente : **42 500 000 Ar TTC**

Distribué par

### POINTS FORTS :

- Personnalité et disponibilité moteur
- Partie cycle vive
- Prétentions tout terrain
- Polyvalence
- ABS déconnectable
- Sélection précise
- Sonorité flatteuse
- Efficacité globale
- Tarif

### POINTS FAIBLES :

- Flanc droit proéminent en conduite debout
- Instrumentation sommaire peu lisible

# CF MOTO 700 HERITAGE CL-X

Au premier coup d'œil, coup de cœur immédiat pour son look sophistiqué, pour sa finition aux détails soignés. De son gabarit trapu se dégage de la force. Un vrai scrambler !

Textes : **François SERRANO**
Photos : **Vincent VERRA**

Il y a des journées qui commencent mieux que d'autres. La moto que je découvre aujourd'hui me donne vraiment envie d'aller rouler malgré un temps pluvieux, nuageux… Je n'ai d'yeux que pour la belle CF Moto 700 CLX ! Elle s'enfourche facilement, la partie arrière de la moto étant très courte, aérienne. Bien assis à son guidon, le dos droit, une pression du doigt sur le démarreur et un joli bruit aux tonalités graves rappelle qu'on est bien sur une 700 cm³ !

J'enclenche la première et démarre souplement. Je suis séduit instantanément par le confort de la moto, l'absence totale de vibration, sa sensation de légèreté avec seulement 198 kg, et la présence d'un moteur musclé mais pas démonstratif comme sur une sportive.

Son puissant moteur est dérivé des 650 NK et GT, que le constructeur chinois fabriquait autrefois pour Kawasaki. Très souple à bas régime, la force du moteur se révèle à partir de 4 000 tours, à 80 km/h, et pousse franchement vers les 6 000 tours (130 km/h) que j'effleure à peine compte tenu du faible kilométrage de la moto confiée.

Donné pour 70 cv à 8 750 tr/mn, injection Bosch, commande électronique des gaz, deux cartographies Eco et Sport pour deux styles de conduite vraiment marqué. La vivacité du moteur est assurément un des points forts de cette moto.

Une fois sorti de la ville, on attaque les routes sinueuses où on peut apprécier sa maniabilité extraordinaire, bien servie par une partie-cycle rigoureuse. Rigide, avec son moteur porteur, et équipé de suspension réglable de bonne qualité, on peut s'amuser facilement au guidon de la 700 CLX !

De retour dans le trafic, c'est l'occasion de mettre en lumière ses autres qualités. Compacte et bien équilibrée, elle se révèle hyper facile, avec un bon rayon de braquage et une garde au sol suffisante pour escalader les trottoirs. Sa prise en main en ville est instantanée. Un sacré atout au quotidien.

**Prix de vente : 42 500 000 Ar TTC** Distribué par motostore

## FICHE TECHNIQUE

| CF MOTO 700 CL-X | |
|---|---|
| **MOTEUR** | |
| Moteur | Modèle Heritage 2021 |
| Type | Bicylindre en ligne, 4 temps, refroidissement liquide, distribution par double arbre à cames en tête |
| Cylindrée | 693 cm³ (83 x 64 mm) |
| Puissance | 70 ch (51,5 kW) à 8.750 tr/min |
| Couple | 68 Nm à 6.500 tr/min |
| Allumage | Electronique |
| Lubrification | - |
| Alimentation | Injection électronique Bosch, accélérateur ride-by-wire |
| **TRANSMISSION** | |
| Embrayage | Multidisque, antidribble |
| Boîte de vitesses | 6 rapports |
| Transmission finale | Par chaîne |
| **PARTIE CYCLE** | |
| Cadre | Treillis tubulaire en acier au chrome molybdène, moteur à fonction porteuse |
| Longueur | 2.107 mm |
| Largeur | 887 mm |
| Empattement | 1.435 mm |
| Garde au sol | 160 mm |
| Hauteur de selle | 800 mm |
| Poids | 183 kg à sec, 198 kg en ordre de marche |
| Suspension avant | Fourche inversée KYB de 41 mm, réglable en précharge, détente en compression, débattement 150 mm |
| Suspension arrière | Bras oscillant ajouté en aluminium, mono amortisseur central KYB réglable en précharge et en détente, débattement 150 mm |
| Angle de chasse | 24° |
| Chasse à la roue | NC |
| Frein avant | Simple disque de 320 mm, étrier radial J.Juan à 4 pistons, ABS |
| Frein arrière | Simple disque de 260 mm, étrier flottant J.Juan 2 pistons, ABS |
| Roues | Jantes de 18 et 17 pouces |
| Pneu avant | Pirelli MT60 RS 110/80-R18 |
| Pneu arrière | Pirelli MT60 RS 180/55-R17 |
| **CONTENANCES** | |
| Réservoir | 13 litres |
| Coloris | Bleu, gris |

## *Husqvarna* NORDEN 901

# UNE MOTO DE VOYAGE HI-TECH

Partant de la base technique éprouvée de la KTM 890 ADV est née la NORDEN 901. On ne va pas détailler ici la fiche technique de cette moto, ni faire la liste des spécificités et assistances à la conduite disponibles. Les nombreux essais disponibles sur le web se sont déjà largement étalés sur le sujet. J'ai plus envie de partager mon ressenti au guidon de cette moto qui ne m'a pas laissé indifférent…

En regardant la Norden 901, il est évident que cette moto est taillée pour le voyage ! La position de conduite est confortable grâce à une large selle ultra-moelleuse, on est bien calé par un petit dosseret. Le poste de pilotage est luxueux, soigné avec un ordinateur de bord hi-tech, intuitif, bourré de réglages et paramètres pour optimiser sa balade. En plus des 3 modes : street, rain, off-road, on découvre le mode « explorer » qui permet de choisir instantanément la meilleure association d'aides au pilote…
La classe !
Un coup de démarreur et un bruit familier à mes oreilles se fait entendre. Logique, on retrouve dans la Norden le bicylindre en ligne de 889 cm³ de la KTM 890 Adventure, un bloc à 8 soupapes qui développe 105 ch à 8 000 tr/min.
Dès le départ la surprise vient du confort générale, on ne ressent aucune vibration, ce que l'on ressent c'est son remplissage, sa poussée impressionnante qui se manifeste dès les 3000 tours. N'ayant pas la possibilité de partir en rando pour la journée, et ses qualités routières étant plus qu'évidentes, nous sommes allés l'essayer sur les pistes environnantes afin de tester ses limites… Et bien je n'ai réussi qu'à trouver les miennes tant les aptitudes off-road de cette machine sont exceptionnelles. La Norden 901 est faite pour le voyage au long cours, pourtant ses capacités de franchissement et sa maniabilité en tout-terrain sont de très haut niveau.

**capable d'affronter tous les types de terrains**

LES + :

- Performances générales
- Équipement Hi-Tech
- Polyvalence
- Confort

LES – :

- Guidon bas

Pour les besoins du shooting photo, je suis descendu dans une carrière à étage, façon Erzberg, et sans aller jusqu'à dire que c'est une moto de tout-terrain, j'ai été agréablement surpris par la stabilité et le contrôle que m'offrait la Norden. Un effet *« même pas peur »* en longeant les bords étroits de la carrière, une bonne traction dans les parties sablonneuses (en mode offroad), la moto vire facilement bien aidé par un moteur souple qui reprend très bas et permet quelques glisses maîtrisées, voir même quelques wheeling… Une révélation car je pensais démontrer l'inverse !
Les raisons de cette aisance :
Un centre de gravité bas accentué par réservoir en sacoche protégé par un sabot. Le diamètre des roues 21/18 qui assurent un bon équilibre à la moto en TT, les jantes à rayons pour pneus tubeless, légère et facile à réparer. Des fourches et amortisseur WP Apex qui font le job. En voulant tester la moto sur une petite bosse j'ai senti l'amortisseur talonner un peu… 2 petits clics d'ajustements et la moto était prête à affronter le terrain pour la suite de l'essai. Cette facilité pour s'adapter aux conditions de roulage est plus qu'appréciable.
La boite 6 vitesses équipée d'un « easy shift » qui permet de changer de vitesse sans couper les gaz et sans prendre l'embrayage… un système que je n'ai pas beaucoup testé tant l'habitude de débrailler est ancré dans mon pilotage…
Le freinage fais partie des critères important sur une moto de voyage car celle-ci va évoluer sur des terrains très différents, avec un poids embarqué plus ou moins important. Le système ABS Bosch donne toute satisfaction car on sent bien la différence de freinage sur chaque mode, et particulièrement sur le mode offroad qui déconnecte la roue arrière.
Bref, la Norden 901 est à la hauteur de ce qu'on attend d'elle : une moto de voyage Hi-Tech aux capacités d'exploration illimitées. Un must !

Prix de vente : **82 000 000 Ar TTC**

Distribué par

## FICHE TECHNIQUE

| HUSQVARNA NORDEN 901 2022 |
|---|
| **CHASSIS** |
| Cadre : treillis en acier au chrome-molybdène ; moteur porteur |
| Réservoir : 19 litres |
| Hauteur de selle : 854 mm |
| Empattement : 1 513 mm |
| Poids à sec : 204 kg |
| Poids en ordre de marche : 217 kg |
| Assistance au freinage : ABS Cornering |
| **TRAIN AVANT** |
| Fourche téléhydraulique inversée Ø 43 mm WP Apex, déb : 220 mm |
| 2 disques Ø 320 mm, étriers radiaux 4 pistons |
| Roue AV : 90/90 - 21 |
| **TRANSMISSION** |
| Boite à 6 rapports, manuelle - Shifter de série |
| Secondaire par chaîne |
| **TRAIN ARRIERE** |
| Mono-amortisseur WP Apex, déb : 215 mm |
| 1 disque Ø 260 mm, étrier 2 pistons |
| Roue AR : 150/70 - 18 |
| **MOTEUR** |
| Bicylindre parallèle , 4 temps |
| Refroidissement : liquide |
| Injection Ø 46 mm 2 ACT |
| 4 soupapes par cylindre |
| 889 cc (90.7 x 68.8 mm) |
| 105 ch à 8 000 tr/min |
| 10,20 mkg à 6 500 tr/min |
| Rapport poids / puissance : 1,94 kg/ch |
| Compression : 13.5 : 1 |

# Les petites annonces

**À VENDRE**
**BMW R1200 GS Adventure**

500 km réel
Moto de showroom
Contact : 032 11 074 37

**À VENDRE**
**Yamaha Tracer 900**

Etat neuf
Contact : 032 11 074 37

**À VENDRE OU ECHANGE**
**Harley Davidson 883 Iron**

TBE - Année 2019 - 6 000 km
Contact : 032 11 074 37

**À VENDRE**
**BMW K1200 RS**

40 000 km
Peinture d'origine
Contact : 032 11 074 37

**À VENDRE**
**Yamaha MT03**

500 km
Contact : 032 11 074 37

**À VENDRE**
**Husqvarna Svartpilen 401**

7 824 km - 2019 | **23 000 000 Ar**
Porte-paquet réservoir, sabot-moteur, phares LED, freins ABS, embrayage anti-dribble

**À VENDRE**
**BMW G300 R**

6 000 km - 2018 | **22 000 000 Ar**
ABS
Silencieux AKRAPOVIC

**À VENDRE**
**Husqvarna FC 250**

50 heures - 2022 | **37 000 000 Ar**
Garantie 3 mois, état quasiment neuf, prix abordable, révision effectuée, kit déco

**À VENDRE**
**Harley Davidson RoadKing 1600**

4 000 km
Année 2013
Echappement Vance&Hines
Contact : 032 11 074 37

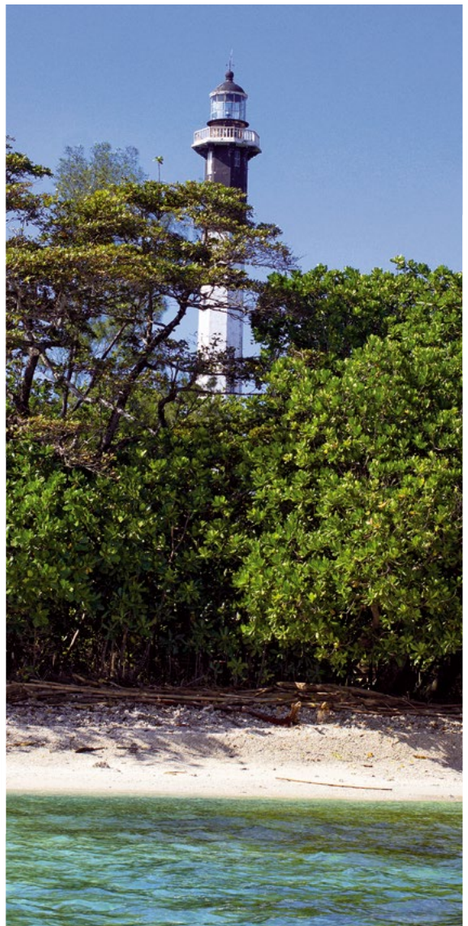
# ESCAPADE À L'ÎLE SAINTE MARIE

L'idée de découvrir l'île Sainte Marie en moto était dans les cartons depuis longtemps… Programme rapidement organisé, grâce à une fenêtre de disponibilité de 8 jours pour un aller et retour depuis Tana.

Textes : **Vincent VERRA**
Photos : **Vincent VERRA**
**David GUILLOU**

En préparation de notre petite aventure, d'abord la consultation de la météo et la collecte d'infos sur l'état des routes qui fluctue, avec, cette année, les passages de cyclones successifs dans la zone… Le mois de février n'étant pas le mois le plus sec de l'année, bien au contraire ! Bref la météo sera capricieuse, on en est quasiment certain, mais rouler en saison des pluies sur la côte Est c'est l'alternance soleil et pluie !
Nous allons chevaucher des motos pas très jeunes mais qui font preuve de fiabilité depuis deux décennies et adaptées aux routes locales… Une Honda Transalp 600 équipée de 2 grosses valises latérales et un top case, indispensables pour ranger tout notre barda et une Honda 400XR. Les bécanes ont été révisées par Thierry et nous embarquons un petit kit de réparation (chambres à air, pompe, clés de roues, etc.).
Côté équipement motard, une bonne protection contre la pluie est casée dans le sac à dos avec un nécessaire pour se changer…
Nous voilà partis de bonne heure avec pour première étape Vatomandry, petite bourgade située entre l'océan Indien et le Canal des Pangalanes, à quelques 250 km de la capitale. Ce petit détour entre Tana et Tamatave que nous aurions pu rejoindre directement en une journée, nous permet de nous plonger dans l'ambiance de la côte Est. J'ai un peu imposé cette option car la portion de route entre le croisement d'Antsahampano et Vatomandry apporte un véritable plaisir de conduite avec un goudron encore nickel, sillonnant entre les collines de ravenalas et une verdure omni-présente. C'est un vrai régal en bécane surtout aux heures d'arrivée en milieu d'après midi avec des lumières magnifiques.
La RN2 est assez encombrée par les poids lourds dans les deux sens, mais suivant les jours ou les heures on se retrouve assez vite à rouler à notre petit rythme. Jusqu'à Manjakandriana, la route longe des rizières verdoyantes avec quelques reliefs épisodiques. La descente de la Mandraka à quelques 80 km de Tana est la première intrusion dans les portions de forêts primaires. Un petit café au bord du cours d'eau nous apporte un peu de fraicheur et de calme. Puis repas à Moramanga au *Coq d'Or,* restaurant que je fréquente depuis plus de vingt ans. Les stations services sont de plus en plus nombreuses le long de la RN2 et nous faisons le plein au croisement d'Antsahampano. Une sensation de moiteur et de lourdeur s'empare de nous, avec nos équipements trop chauds dès que nous cessons de rouler. Nous apprécierons l'arrivée et les effets d'un bon massage puis d'un bon repas "*Chez Konkon"* ! Les motos sont mises à l'abri dans une chambre désaffectée, car il y a une flambée de vols de motos dans la zone avec paraît-il plus de 30 motos disparues récemment ! Nous ne voulons pas tenter le diable…

Le lendemain nous décidons de faire un saut à Ambila-Lemaitso avant de regagner la capitale de l'Est. Après une courte pause café à Brickaville, on s'engage à la sortie de la ville sur une piste qui grimpe sur les collines avec de nombreuses parties détrempées et d'autres sablonneuses où la moto doit être pilotée. La crise Covid et le mauvais temps sont passés par là, les maisons semblent inhabitées depuis trop longtemps, parfois englouties par le sable et les années, sans entretien. Quelques petits hôtels tiennent encore



debout mais dans l'ensemble on a l'impression qu'un cataclysme est passé par là. Nous repartons sans vraiment profiter du lieu ni de la plage sans fin, face à l'océan Indien et reprenons le bac dans l'autre sens pour traverser le canal…
Nous préférons rejoindre Tamatave au plus vite, avant la nuit et les fortes pluies de fin de journée. Malheureusement, nous avons trop tardé et c'est sous un véritable déluge que nous sommes accueilli avec une visibilité proche de zéro en nous faufilant entre les flots de cyclo-pousses, de tuk-tuks et les flaques d'eau. Nous rejoignons notre hôtel complètement trempés mais content de notre journée ! Tamatave est une ville agréable et nous avons l'intention de profiter d'une belle journée ensoleillée pour nous rendre à l'Îlot aux Prunes, découvrir son minuscule lagon mais surtout le plus grand phare d'Afrique. L'île n'est habitée que par la gardienne du phare et son fils. Des pêcheurs viennent régulièrement poser leur piège ou pêcher au harpon et ont monté un camp provisoire à proximité d'un vieux ponton.

C'est au lever du jour que nous mettons les gaz, pour notre rendez-vous avec la navette au départ de Soanierana-Ivongo qui charge passagers, bagages et motos à partir de 10h30. Nous avons déjà réservé nos billets aller et retours à l'agence de Tamatave, avec le passage de nos motos pour l'île Sainte Marie…La traversée est rapide et c'est vers 13h00 que nous débarquons sur le quai du Barachois à Ambodifotatra… Le bourg est calme à cette heure où le soleil est de plomb. Le temps de sortir nos motos et de nous rééquiper

et nous voilà à la recherche d'un petit restaurant… Notre destination aujourd'hui est située au nord de l'île. Nous avons un nom d'hôtel que nous atteignons en fin d'après midi. C'est le paradis, avec un cadre verdoyant en bord de mer… Nous devons nous reposer de notre grosse journée et nous ne traînerons pas après le dîner.
Aujourd'hui, nous avons comme programme d'aller visiter le phare Albrand et les piscines naturelles, puis de rejoindre le sud de l'île.
L'île aux Nattes avec son lagon translucide en ceinture est facilement accessible en pirogue. Nous sommes bercé par une atmosphère de calme et de nature. La pluie s'invite et apporte une fraîcheur bienvenue. Nous monterons au phare Blevec qui domine l'île, après avoir traversé le village. Après un bon repas en bord de plage *Chez Alain*, nous repartons pour notre hôtel et pour nos préparatifs de retour. Nous avons rendez vous en pleine nuit cette fois avec la vedette pour notre traversée retour. La mer est un peu agitée car une dépression cyclonique est annoncée dans la région. C'est le dernier bateau avant une semaine… Nous avons de la chance. Une fois arrivée sur la Grande Terre nous prendrons la journée pour regagner Tamatave avec une petite pause en bord de plage à Foulpointe, pour apprécier notre repas de midi. La route est sommes toute très agréable et vient d'être réhabilité avec de nombreuses portions bétonnées…Nous essayons de fuir l'arrivée de la pluie qui est annoncée… Mais nous ne pourrons pas y échapper et le retour à Tana sera particulièrement pluvieux et fatigant ! Enfin ce road trip nous a transporté en peu de temps vers des univers magiques et des paysages de toute beauté. Si vous voulez sortir de votre stress quotidien la moto le long de la côte Est est une véritable thérapie !

# M-BIKE LOGISTIC

## La livraison eco-friendly B to B

Lorsque j'ai découvert les services de M-Bike Logistic, j'ai été impressionné par la créativité et le positionnement écologique en matière de transport urbain…

Outre les V.A.E. (vélos à assistance électriques) « classiques », qui permettent la livraison de plis ou de colis de moins de 15 kg sur la capitale, la société d'éco-livraison offre également un service de livraison « cargo » avec des triporteurs à assistance électrique qui peuvent transporter jusqu'à 120 kg de charge utile.
C'est un grand pas pour les entreprises qui ont des colis plus volumineux ou lourds à faire livrer avec un bilan carbone plutôt « friendly » et minime. En effet, le transport en V.A.E. émet 16 g de $CO_2$ contre 120 g à 150 g pour un petit véhicule classique de livraison soit une baisse considérable des émissions de gaz à effet de serre au km parcouru !
Vert, silencieux et pourvoyeur d'emploi, la livraison en V.A.E. pour le B to B semble complétement adapté à la configuration de notre capitale où les distances des livraisons peuvent être assez faibles mais répétitives.

Textes : **Vincent VERRA**
Photos : **M-Bike**

Envoyez-nous vos meilleurs clichés, nous les publierons dans les prochains numéros

# *Vos **images** sont **publiées** !*

Pour moi, une rubrique s'intitulant *Motard au Féminin* ne pouvait pas passer à côté de Lalà une fois de plus. Lorsque, il y a presque 20 ans, je l'ai vu débarquer dans mon magasin, avec une Honda 600 XR Supermotard, j'ai tout de suite été impressionné. Par l'engin d'abord, et par la demoiselle ensuite. Sa commande de pièces moteur avait été nette et précise, son cuir et son casque avaient visiblement vécu. C'était un motard au féminin… une Motarde !

Textes : François SERRANO

# Lalà 208

## LA VITESSE POUR PASSION

Son engagement total en compétition, Motocross, Enduro, même Rallye auto et la longévité de sa carrière sportive, n'ont fait que confirmer cette première impression. J'ai eu plusieurs fois l'occasion de rouler avec Lalà, en course, en sortie enduro et même en raid moto dans le Vakinankaratra qu'elle connaît particulièrement bien.
Donnons la parole à cette personnalité hors du commun, qui a inspiré tant de filles, et pour qui la communauté Moto a le plus grand respect…

**Peux-tu te présenter pour nos lecteurs qui ne te connaissent pas ?**
Je m'appelle Lalà Rasanjison, également connue sous le nom de Lalà Moto ou Lalà 208. J'aurai bientôt 40 ans et je suis maman de 3 garçons, deux ados et un nourrisson. Je suis une passionnée de vitesse : j'ai débuté en slalom auto en 1998, j'ai fais pas mal de rallye en tant que copilote et aussi beaucoup de moto notamment du cross, de l'enduro et un peu de route. Je suis aussi une activiste de l'environnement : on me connait surtout pour mes campagnes de reboisement dans le Vakinankaratra, ma région. Et depuis quelques mois j'occupe le poste de directeur interrégional du tourisme dans les régions Vakinankaratra et Amoron'i Mania.

**Comment as-tu découvert la moto ?**
Depuis mon enfance, j'ai toujours été passionnée par les sports mécaniques. Mes débuts en deux roues c'était avec un scooter quand j'étais encore au lycée. Mais c'était pendant les grandes vacances à Majunga après mon bac que je suis tombée amoureuse des XR. Vers la fin de l'année 2000, mes parents m'ont offert une belle XR 600 qui appartenait à Rico. De fil en aiguille j'ai commencé à fréquenter les motards et regarder les compétitions du côté d'Ambohidratrimo. C'est en 2005 que j'ai décidé de participer à ma première « compète » sur le grand circuit d'Ambatolampy Tsimahafotsy avec une XR 400 de chez Traces, prise en main quelques jours avant la course. Je ne remercierai jamais assez François de m'avoir permis de découvrir la compétition moto.

**Le motocross est un des sports les plus durs physiquement, mais aussi un sport dangereux, de contact, tu as toujours eu le soutien de ta famille, parents, mari, enfants ?**

Ma famille m'a toujours soutenue depuis mes débuts en 2005. Plus tard quand je me suis remise à la moto en 2012, mes enfants étaient mes premiers supporters.

**En plus de la course moto, des entraînements, tu faisais partie du Moto Club d'Antsirabe et tu as organisé pas mal d'évènements moto. A quoi consacres-tu toute cette énergie maintenant ?**
En effet, ma dernière course date de 2019. Aujourd'hui, je consacre plus mon temps entre mes enfants, les campagnes de reboisement et le développement du tourisme dans mes deux régions. Le reboisement est un sujet qui me tient vraiment à cœur. D'ailleurs il fut un temps où j'avais proposé que les motards pourraient emmener des graines lors de leurs randonnées ou raids. La situation à Madagascar est alarmante et il faut vraiment que chacun y mette du sien ! Actuellement, j'ai lancé de nouveaux projets : des micro forêts selon la méthode japonaise Miyawaki.

**A-t-on une chance de te revoir au départ d'une course moto en 2022 ?**
Malheureusement, je n'envisage plus de participer à des courses. Je laisse la place aux jeunes ! Par contre, si besoin, je peux aider pour l'organisation.

**D'autres projets ?**
Des projets ? J'en ai plein la tête !!! Un jour, pouvoir encadrer les filles qui font de la moto ! Organiser des circuits rien que pour des filles. Partir en raid moto avec mes enfants quand ils seront un peu plus grands : longer la côte depuis Morondava jusqu'à Manakara en passant par Tuléar et Fort-Dauphin…

Vive la moto et longue vie à MMM !

# Club AVENTURE SCOOTER MADAGASCAR (CASM)

De nombreux clubs de passionnés de motos ou de scooters se sont créés ces dernières années avec des visions et des buts bien différents. Le C.A.S.M. a trouvé son créneau dans l'organisation d'évènements autour de la découverte de la Grande Île.

Des destinations plutôt lointaines pour des possesseurs de scooters habitués à un quotidien plutôt urbain… mais en mal de dépaysement.

Le C.A.S.M. a seulement deux années d'existence mais possède déjà à son tableau l'organisation de séjours à Ranomafana, Manambato, Majunga, ou Vatomandry. Pas de cotisation pour adhérer mais seulement une participation au coup par coup suivant les propositions et coûts de sorties.

Des week-ends « camping » sont également concoctés en partenariat avec Tana Camping Club qui met son matériel en location.
500 sympathisants environ forment un groupe qui interagit au sein du club pour des activités diverses comme l'aide à un orphelinat ou bien des sessions autour des métiers du Web.
Ce 3 avril 2022, le club a également organisé une sortie reboisement à Ankazobe avec comme programme la plantation de 1000 arbres !

Textes : **Vincent VERRA**

FB : **CASM Madagascar**
Contact : casmguide@gmail.com
Tél Roben (président) : (+261) 34 91 791 43

Segafredo ZANETTI

GAGGIA

GAGGIA ANIMA DELUXE
*un usage professionnel*

GAGGIA ANIMA PRESTIGE
*pour la maison ou le bureau*

*" A l'achat d'une machine, nous vous offrons de sac de café grain Segafredo de 1kg Crema ou Casa "*

032 07 179 52

EQUIP PRO, IMMEUBLE STTA MORARANO - ALAROBIA - ANTANANARIVO.



Custom Café
MOTORCYCLE CONCEPT

032 46 048 70
@customcafetana

OUVERT TOUS LES SOIRS
DU LUNDI AU SAMEDI
PARKING MOTOS



moto MADAGASCAR MAGAZINE

N°6 | AVRIL - MAI - JUIN 2022 | Trimestriel
motomadamagazine@gmail.com
BP 5168 Antananarivo 101

**EDITION** Vincent VERRA

**RÉDACTEUR EN CHEF** François SERRANO

**RÉDACTEURS** Haja Lucas RAKOTONDRAZAKA, Vincent VERRA

**ESSAIS** François SERRANO

**CRÉDIT PHOTOS** Haja Lucas RAKOTONDRAZAKA, Vincent VERRA, Arthur RAZAFINJATO

**RÉGIE PUB** Tél. : (+261) 32 03 730 00

**MAQUETTE** Stève RAMIARAMANANTSOA

**IMPRIMERIE** MYE Andohalo
**DÉPÔT LÉGAL** en cours



*Droits de reproduction réservés pour tous pays. La rédaction n'est pas responsable de la perte ou de la détérioration des textes ou photos qui lui sont adressés.*

© Moto Madagascar Magazine - Avril 2022


Photo de Couverture : Ile Sainte Marie - Vincent VERRA


Ce magazine est distribué par Abike Madagascar

Allianz
Prêts pour demain
Rez-de-chaussée de la Tour Zital Ankorondrano | Tel. 020 22 579 00
E-mail: azmg_allianz_madagascar@allianz.com | www.allianz.mg

FANTIC
MADAGASCAR

VOUS N'AVEZ PAS BESOIN D'ALLER TROP LOIN POUR TROUVER VOTRE LIBERTÉ. PARFOIS, VOUS POUVEZ ÉGALEMENT LA TROUVER DANS VOTRE GARAGE.

# CABALLERO

SCRAMBLER DELUXE

RALLY army

RALLY SAND

SCRAMBLER CLASSIC

## A PARTIR DE 38.000.000 MGA

DISPONIBLE A L'ESSAI CHEZ :

032.07.179 66 96

100%MOTO - IMMEUBLE STTA MORARANO, ALAROBIA BLOC.C

100% MOTO
PREMIUM SHOP & SERVICE
Husqvarna | BMW Motorrad
ANTANANARIVO