

moto

MADAGASCAR MAGAZINE

MAGAZINE TRIMESTRIEL CONSACRÉ AUX DEUX-ROUES MOTORISÉS

L'EAU ET LE FEU

KTM 250 EXC-F "6 Days Edition"

V/S

GASGAS 250 Enduro 2T

GRATUIT



VTTAE

Les petites
Reines du sable
DE LA FORÊT MIKEA



vintage

BSA 1953

Tiavina

Black Maki
Madagascar MC



RAID
HONDA ACE

DE MANAKARA À FORT-DAUPHIN
Sur la piste des 10 bacs

1500 km
au guidon
de 2 motos
Touring

BMW 1200GS

ET HUSQVARNA NORDEN 901

2T



800 ESTER OFFROAD
STANDARDS SURPASSE LES NORMES EXISTANTES



800 ESTER ONROAD
STANDARDS SURPASSE LES NORMES EXISTANTES



710 ESTER
STANDARDS API TC JASO FD



510
STANDARDS API TC JASO FD



SCOOTER EXPERT
STANDARDS API TC JASO FD



100
STANDARDS API TC JASO FB



2T BLUE
STANDARDS API TC JASO FB

POWERSPORT

GAMME

4T



300V ESTER OFFROAD
VISCOSITÉS 15W60
STANDARDS SURPASSE LES NORMES EXISTANTES



300V ESTER ONROAD
VISCOSITÉS 10W40 / 15W50
STANDARDS SURPASSE LES NORMES EXISTANTES



7100 ESTER
VISCOSITÉS 5W40 / 10W40 / 10W50 / 10W60 / 15W50 / 20W50
STANDARDS API SN/SM/SL/SJ/SH/SG JASO MA2



5100
VISCOSITÉS 10W30 / 10W40 / 15W50
STANDARDS API SM/SL/SJ/SH/SG JASO MA2



SCOOTER EXPERT
VISCOSITÉS 10W40
STANDARDS API SM/SL/SJ JASO MB



MOTO
VISCOSITÉS 20W50
STANDARDS API SN/SM/SL/SJ/SH/SG JASO MA2

QUALITÉ: 🔥 100% SYNTHÉTIQUE 🌱 TECHNOSYNTHESE 💧 MINÉRALE

MOTUL

FOLLOW US ON motul.com

Z.I Ankorondrano
Antananarivo 101 - Madagascar
 Design Auto

020 22 248 06
 034 07 474 40
 commercial@designauto.mg

DESIGN AUTO

Edito

Encore un beau numéro ce numéro Fito ! On a fait le plein de balades et d'aventures pour vous offrir du rêve et du dépaysement, en espérant que vous aurez autant de plaisir à le lire, qu'on en a eu à le faire...

On commence par un comparatif instructif entre deux fausses jumelles, où comment 2 temps et 4 temps se retrouvent finalement dans un même tempo... celui de la performance !

Vincent se mange 1500 km de bitume pour un test grandeur nature avec un grand N. Deux grandes voyageuses, à la conception et au caractère si différent, qui procurent le même plaisir tant qu'on avale les kilomètres à leur guidon. « Same player shoot again »... et c'est encore Vincent qui s'y colle pour un baptême du feu, qui se transformera en baroud d'honneur, au guidon de la mythique Honda Ace 125. Merci qui ?...

Des VTT dans les dunes ! Bon ok, des VAE avec des pneus GM, mais quand même, fallait y aller. Le récit de Bernard vous fera vivre cette incroyable randonnée comme si vous y étiez.

Et, une fois n'est pas coutume, les rubriques *Motard au Féminin* et *Vintage* fusionnent pour un étonnant rendez-vous avec Tiavina, motarde et mécanicienne passionnée. On lui souhaite encore beaucoup de réussite et de beaux projets !

And the Last but not Least : Black Maki Madagascar ! Il était une fois un moto-club...

Je vous l'ai dit, encore un beau numéro... 🌟

François SERRANO
Le rédacteur en chef



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

Retrouvez-nous sur facebook & Instagram : [Moto Madagascar Magazine](#)

MOTO
MADAGASCAR MAGAZINE



Sommaire

- 4 **LIFESTYLE**
Du matos pour les motards
- 6 **NEWPARTS**
Bichonner votre moto
- 7 **ACTUS & EVENEMENTS**
- 8 **COMPARATIF OFF-ROAD**
KTM 250 EXC-F "6 Days Edition"
V/S GASGAS 250 Enduro 2T
- 14 **ESSAI ON-ROAD**
BMW 1200GS et NORDEN 901
- 18 **ROAD-TRIP**
RAID HONDA ACE110
De Manakara à Fort-Dauphin
Sur la piste des 10 bacs
- 24 **VTT À ASSISTANCE ELECTRIQUE**
Les petites Reines du sable
de la forêt Mikea
- 30 **PORTFOLIO**
Vos images sont publiées !
- 32 **VINTAGE**
BSA 1953. Tiavina
La jeune mécano offre une seconde
jeunesse à la belle septuagénaire !
- 36 **L'ASSO / LE CLUB**
Black Maki Madagascar MC

DU matos pour les motards



SHOT RACE GEAR ASSAULT 2.0
Lunettes
197 600 Ar
FunBike



MT HELMETS LE MANS
Casque jet
393 500 Ar
FunBike



STORMER 2.0
Veste de pluie
125 300 Ar
FunBike



GAERNE SG 12
Bottes offroad
2 281 700 Ar
FunBike



CUCYMA
Sac Jambe
90 000 Ar
Pilokak



NERVE
Blousons
775 000 Ar
Pilokak



SCORPION EXO VX 22
Casques
1 320 000 Ar
FunBike



BEON
Jet double visière
10 coloris
350 000 Ar
Pilokak



LS2
Casque modulable FF325 Strobe
670 000 Ar
Pilokak



LS2
Casque intégral
450 000 Ar
Pilokak

PILOKAK MOTO
ACCESSOIRES MOTOS



MOTOBOY
Blouson été hiver
750 000 Ar
Jean spécial moto
Été 325 000 Ar
Hiver 400 000 Ar
Pilokak



GASGAS
Drinking Bottle
42 000 Ar
Madauto



KTM
Unbound Foldable Bottle
102 600 Ar
Madauto



GASGAS
Replica Team Zip Hoodie T-L
448 200 Ar
Madauto



KTM
Replica Team Zip Hoodie XL
541 200 Ar
Madauto



KTM
Casque KTM Dynamic - FX M/58
1 137 600 Ar
Madauto



GAERNE FASTBACK
Bottes offroad
1 366 300 Ar
FunBike



KTM
Prime Pro Glove L/10
187 800 Ar
Madauto



GASGAS
TLD Team Zip Hoodie T-S
660 000 Ar
Madauto



KTM
Pure Racing Hoodie
417 000 Ar
Madauto

PILOKAK MOTO
ACCESSOIRES MOTOS

Bichonner votre moto



TUBLISS
Disponible pour :
pneu AV /21
pneu AR /18 /19
Prix : 617 500 Ar
FunBike



KAPPA ACTION
Top case
500 000 Ar
FunBike



TRIMAX 48
Antivol
330 000 Ar
100 % Moto



PARALEVA X ROAD 2.0
Protections poignées
318 000 Ar
100 % Moto



MENAT
Sac réservoir
350 000 Ar
Pilokak

PILOKAK MOTO
ACCESSOIRES MOTOS

DAINESE
Sac cavalier
355 000 Ar
Pilokak



**KTM
ADVENTURE
TOUR**
BY KINI

Cette année le « Kini's Baobab Tour » a encore marqué les esprits ! Depuis que la destination Madagascar a intégré le prestigieux catalogue du KTM Adventure Tour, ce circuit est devenu le coup de cœur de Klaus Kinigadner ! Il en a même fait la couverture de son catalogue.

Avec une offre de plus de 40 destinations, « Kini » sait de quoi il parle, et il présente notre pays comme « une pépite ou le dépaysement est total, et permanent... » Imaginez-vous : en piste, pour 8 jours de moto au guidon d'une KTM soigneusement préparée, commençant l'aventure à Tananarive et ses pistes roulantes de latérite, tellement damée qu'on voit les traces de gomme, pour rapidement emprunter des petits chemins en sous-bois et des pistes aux panoramas spectaculaires qui s'enchaînent jusqu'à Morondava. Surfer les pistes sablonneuses de la côte ouest au milieu des baobabs, fût pour eux un grand moment de bonheur, jusqu'au « coup fatal » quand la piste laisse



apparaître pour la première fois, le bleu turquoise du Canal du Mozambique ! Tout le monde prend une baffe... Arrive enfin le moment de l'estocade, quand le guide annonce aux motards qu'ils pourront emprunter quelques portions de plage déserte. Et c'est quelques kilomètres de plaisir le long

du lagon bleu turquoise laisserons des souvenirs impérissables. On ne va pas se mentir... Tout le monde se souviendra surtout des 380 km de l'étape Ambatofinandrahana - Morondava, plat de résistance de ce circuit Enduro... La fête (ou le gros dodo), n'en fût que plus belle... ○





KTM 250 EXC-F "6 Days Edition"

V/S

GASGAS 250 Enduro 2T



La robe rouge de la GASGAS et les couleurs arc-en-ciel de la KTM sont du plus bel effet, je suis face à deux jolies motos. On est pourtant en présence de deux motos aussi différentes que l'eau et le feu, ces deux éléments sont puissants, maîtrisables si on sait les apprivoiser, mais complètement opposés...



L'EAU ET LE FEU

Textes : François SERRANO
Photos : Vincent VERRA

D'entrée, la GASGAS avec son moteur 2 temps, est « bluffante » de facilité et d'efficacité. L'injection donne au moteur une souplesse inégalée et un remplissage permanent. Fini les moteurs pointus qui arrachent les bras à l'arrivée de la puissance... La bête est docile ! La qualité des suspensions WP, un freinage puissant, combiné à une partie-cycle légère, en font une moto facile et ultra performante. L'outil idéal pour faire le scratch dans les banderoles. Tout de suite après, je saute sur la KTM 4 temps... Et là malgré tout ce qui les oppose, je la trouve toute aussi « bluffante » de facilité et d'efficacité. L'injection enlève le trou à l'accélération, qui pénalisait jadis cette cylindrée et lui donne une souplesse inégalée, un remplissage permanent, si on a pas peur d'affoler les soupapes en allant chercher les très hauts régimes. En combinaison avec une partie-cycle toujours aussi légère et dynamique, cette moto se révèle hyper polyvalente. Idéale pour faire le scratch et avec des qualités de randonneuse évidentes. Le 250 4 temps n'est pourtant pas vedette sur le papier, mais dans les faits, cette moto est terriblement efficace. Comme elle a l'adhérence partout et tout le temps, elle prend vite de la vitesse et son châssis bien suspendu gomme tout. L'absence d'inertie du moteur est aussi un atout au freinage. Mis bouts à bouts, tous ces petits détails la rendent vraiment performante.

Si on considère que la GASGAS est plus conçue pour l'attaque et la KTM plus pour la balade, il faut reconnaître que ces deux motos sont capables d'exceller dans les deux registres... Je conseille cependant la 4 temps à un jeune pilote qui souhaite découvrir la discipline sans crainte d'être dépassé par la puissance de la moto. La facilité est la qualité première qu'on recherche en tant que débutant et cette KTM 250 EXCF est un modèle du genre.





Une puissance modérée n'apporte pas que de la facilité, elle contribue aussi à développer une certaine finesse de pilotage. Le pilote devra obligatoirement soigner ses trajectoires et choisir le bon rapport pour être efficace, là où une 2 temps gavée de chevaux ne demandera à son pilote que de se mettre dans l'axe, rester dessus, et tourner la poignée... deux styles de pilotage, pour une même efficacité... mais pas toujours !

FICHE TECHNIQUE

GASGAS 250 ENDURO 2T

MOTEUR

Type	Monocylindre 2T, refroidissement liquide
Cylindrée	249 cc
Puissance Max	50 ch
Couple Max	NC
Cartographies	Non

Contrôle de traction Non

TRANSMISSION

Boîte de vitesses	6 rapports
Transmission finale	Par chaîne

PARTIE-CYCLE

Cadre	Cadre central à double berceau en acier, arrière cadre en aluminium
Suspension AV / débattement	WP XPLOR USD 48 mm / 300 mm
Suspension AR / débattement	WP XACT avec trianglerie / 300 mm
Frein AV	Simple disque flottant 260 mm, étrier 2 pistons
Frein AR	Simple disque flottant 220 mm, étrier 1 piston
Pneus AV / AR	120/70-17 - 180/55-17

On peut également débuter en enduro avec une 250 2 temps, elles sont tellement légères et le moteur tellement souple aujourd'hui, que si on leur parle

FICHE TECHNIQUE

KTM 250 EXC-F "6 DAYS EDITION"

MOTEUR

Type de moteur	Monocylindre 4T, Double ACT, 4 soupapes
Refroidissement	Liquide
Cylindrée	249.91 cm ³
Alimentation	Injection
Puissance	n.c.
Couple	n.c.

TRANSMISSION

Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses	Manuelle ; 6 rapports
Transmission finale	Par chaîne

PARTIE-CYCLE

Suspension avant	Fourche télescopique inversée WP XPLOR ; Ø 48 mm ; 300 mm de débattement
Suspension arrière	Bras oscillant mono-amortisseur WP XPLOR ; 310 mm de débattement
Frein avant	Simple disque Ø 260 mm ; étrier 2 pistons
Frein arrière	Simple disque Ø 220 mm ; étrier 1 piston
Pneu Avant	90/90 x 21
Pneu Arrière	140/80 x 18

DIMENSIONS

Longueur	n.c.
Largeur	n.c.
Hauteur	n.c.
Hauteur de selle	960 mm
Empattement	1.482 mm
Poids	103.5 kg
Réservoir	9 litres





gentiment elles font le job. Au début, la puissance est délivrée avec douceur dans le premier quart de poignée, puis, plus on la tourne, plus la cavalerie arrive, jusqu'à l'emballement d'un troupeau de pur-sang qu'il faut savoir maîtriser avant de les déclencher ! Effrayant pour un néophyte, mais tellement jouissif pour un pilote confirmé. Dans les deux cas la qualité de leurs partie-cycles quasiment identiques, rattrape toutes les erreurs ou presque ! Ayant démarré le tout-terrain dans les années 70, j'appartiens à une génération qui devait déployer des « trésors » de pilotage pour franchir une marche d'1,50 m, alors qu'aujourd'hui, même en faisant l'inverse, on passe quand même ! Je ne cesse donc de m'extasier sur les progrès des suspensions actuelles et leurs capacités à gommer tous les obstacles. Idem pour les freins, impossible à prendre en défaut, tellement puissance et précision vont de pairs... Il faut avoir connu les freins à tambour pour mesurer le chemin parcouru... Le sentiment de confiance et le « pied » géant que j'ai pris sur la GASGAS EC 250 resteront le moment fort de cet essai, mais lorsque j'ai commencé à lorgner sur un empilement de blocs de granit, aussi effrayant qu'excitant, j'ai compris qu'il était temps de rentrer ! ☺



En vente chez **Madauto**

READY TO RACE

390

— ADVENTURE —

KTM

Madauto www.madauto.mg |
 Antananarivo ☎ 020 23 254 54 |
 Toamasina ☎ 034 05 254 90 |
 Antsiranana ☎ 034 07 528 10 |
 Auto Tractor Fianarantsoa ☎ 034 11 938 08
 Mahajanga ☎ 034 07 837 83 |
 Tolagnaro ☎ 034 07 611 41 |
 Auto Tractor Toliara ☎ 034 24 599 05
 Auto Import Sambava ☎ 032 12 143 13

BMW 1200GS ET NORDEN 901



1500 km

AU GUIDON DE 2 MOTOS TOURING

L'idée de relier le massif de l'Isalo au guidon de la toute dernière Husqvarna NORDEN 901 et d'une BMW 1200 GS pour assister à l'épreuve la plus éloignée du championnat de Cross 2022 m'a réjoui. Mais c'était sans compter sur une route bien abîmée tout le long du parcours et « un temps de chien ». Froid, pluie, crachin et brouillard, dans l'ordre ou le désordre, ne nous ont pas épargné entre Antsirabe et Ambalavao.



Une première étape dans la ville thermale, après un départ en début d'après-midi, sous un vent glacial. Puis l'Isalo et *Le Jardin du Roy* en une seule tirée. Le parcours à l'aller était donc mouillé et glissant, pas facile à gérer. Heureusement que nous avions prévu un bon équipement ! A l'aller, David a enfourché la NORDEN

et moi, la BMW de 2006, une version très classique et encore dépourvue d'électronique. Confort, couple et maniabilité sont au menu de cette illustre moto Touring... En 2020, BMW célébrait les 40 ans de la GS, son modèle le plus emblématique, véritable succès commercial avec à ce jour, plus de 1,2 million de GS vendues !





FICHE TECHNIQUE

HUSQVARNA NORDEN 901 (ANNÉE 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	
Boîte à 6 rapports, manuelle - shifter de série - Secondaire par chaîne	

TRAIN ARRIÈRE	
Mono-amortisseur WP Apex, déb : 215 mm	
1 disque Ø 260 mm, étrier 2 pistons	
Roue AR :	150/70 - 18
Pression :	2.4 bars

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

FICHE TECHNIQUE

BMW R 1200 GS (ANNÉE 2006)

CHASSIS	
Cadre	treillis tubulaire en acier, moteur porteur, démontable
Réservoir	20 litres
Hauteur de selle	840 mm
Longueur	2 210 mm
Largeur	915 mm
Hauteur	1 430 mm
Empattement	1 641 mm
Poids à sec	199 kg
Poids en ordre de marche	225 kg
Assistance au freinage	ABS de série

TRAIN AVANT	
Fourche Telelever Ø 41 mm, déb : 190 mm	
Double disques Ø 305 mm, étriers à 4 pistons	
Roue AV :	110/80 - 19

TRANSMISSION	
Boîte à 5 rapports - finale par cardan	

TRAIN ARRIÈRE	
Mono-amortisseur et Paralever, déb : 200 mm	
Simple disque Ø 265mm, étrier 2 pistons	
Roue AR :	150/70 - 17

MOTEUR	
Bicylindre à plat, 4 temps	
Refroidissement : air et huile	
Injection	
1 ACT par cylindre	
4 soupapes par cylindres	
1 170 cc (101x73 mm)	
100 ch à 7 000 tr/min	
11,50 mkg à 5 500 tr/min	
Rapport poids / puissance	1,99 kg/ch
Compression	10:1

Si aujourd'hui la GS fait près de 134 ch avec un moteur à refroidissement liquide et une technologie bardée d'électronique, cette ancienne version ne fait que 100 ch pour 225 kg tous pleins faits, soit un rapport poids puissance de 1,99 kg ch. Suffisamment pour se faire plaisir et se jouer des dangers de la route... en toute sécurité. La moto absorbe les différents types de terrains et se joue des nids de poules voir d'autruche ! Une des motos idéales pour faire de la route dans ce grand pays ... Nous refaisons le plein le plus régulièrement possible, même si nos réservoirs (20 l BMW et 19 l NORDEN) nous assurent une belle autonomie. La Nationale 7 étant dotée de nombreuses stations services, mais nous restons prudent.



Bien accueillis par Marc de l'hôtel *Le Jardin du Roy*, nous profitons de 2 jours sur place pour suivre la compétition et nous reposer... Le retour, je prendrai les commandes de la NORDEN, une machine que nous avons essayé dans le MMM6 et qui nous avait surpris par ses qualités en Off Road. La moto est idéale pour ma stature et je me sens bien dès les premiers kilomètres. Le grand écran TFT est son affichage en couleur montre que 16 ans séparent les 2 motos. Bref, c'est une moto également conçue pour les longues randonnées sur route ou sur piste. Son comportement m'a plutôt enchanté avec son centre de gravité très bas, des roues en 21 et 19 qui la rende très maniable et agréable à piloter. Bref, difficile de lui trouver des défauts, si ce n'est sa casquette un peu trop basse et qui ne protège pas assez à grande vitesse. Mais une casquette plus grande peut se commander en option. Le retour s'est néanmoins déroulé sans encombre et vraiment heureux d'avoir conduit ces deux machines, taillées pour les longues distances... 🍷



Lorsque Alexandre de Madauto me propose d'accompagner un groupe originaire de la région de Manakara, pour un raid off-road en Honda ACE 110, sur le parcours Manakara / Fort-Dauphin puis jusqu'à Tuléar, je trouve l'idée originale, sans me soucier des véritables conséquences de ce choix !

RAID HONDA ACE

DE MANAKARA À FORT-DAUPHIN Sur la piste des 10 bacs

Je pensais à un parcours de santé, au plaisir de rouler au soleil, au tourisme. C'était sans compter les longues distances d'étapes et surtout les difficultés liées aux intempéries qui se sont acharnées durant tout notre parcours. La pluie sous toutes ses formes nous tombera dessus quasiment sans interruption, avec les premiers alizés et les masses nuageuses qu'ils transportent, puis plus tard grâce à un cyclone tardif, dans le Canal du Mozambique ! Voilà pour le décor si on peut dire. Nous sommes une quinzaine de personnes au départ de cette mini épopée, motards et accompagnateurs répartis sur deux 4x4, dont le véhicule d'assistance de Madauto. Nous apprécierons la facilité des premiers kilomètres sur la route nationale bitumée jusqu'à Vangaindrano. Après le repas pris dans un *hotely*, nous nous engageons en début d'après-midi sur une piste de terre agrémentée de nombreuses flaques puis de trous et nous continuons jusqu'à ce que la piste devienne de plus en plus difficile.

Textes & Photos : Vincent VERRA

Il faut se rendre à l'évidence la boue est omniprésente et il faut se montrer vigilant pour ne pas glisser et surtout trouver les bonnes trajectoires dans un louvoiement permanent... Les motos ont été équipées de pneus cross et cela aide... car il faut avancer en rythme collectif et suivre la moto de devant. Je suis assez admiratif de la capacité de franchissement des petites Honda, tant dans les trous d'eau profonds que dans les passages boueux. La première étape est fixée. Ce sera Manambondro, petit village ayant un petit hôtel avec quelques chambres disséminées et une gargotte-épicerie, l'idée étant de passer le premier des 9 bacs que nous aurons à franchir pour gagner un temps précieux le lendemain. Nous l'atteindrons à 19h30 bien après le coucher du soleil, avec la fatigue d'une longue journée dans les bras et de la boue de la tête aux pieds !





Le lendemain, nous nous levons aux aurores pour essayer d'embarquer les premiers sur le bac situé à quelques kilomètres du village... Les chaussettes et chaussures sont encore mouillées, il faut se rhabiller dans le froid du matin mais cela fait partie de l'aventure. Certains n'ont pas lésiné et sont équipés de bottes en caoutchouc et de tenues en plastique étanches... Je n'ai pas été aussi prévoyant et surtout je n'imaginais pas vivre ce climat en cette période (fin avril)... Bref, nous passons le 2^{ème} bac puis c'est une succession de liaisons jusqu'au prochain bac de Befasy qui pour la petite histoire n'aura pas de batterie pour démarrer... puis miraculeusement après avoir négocié un montant de passage, une batterie apparaîtra et nous pourrons enfin

démarrer sous une trombe d'eau... Nous arriverons après maintes péripéties et divers modes de propulsion des bacs (à corde ou à manivelle) à Manantenina après le 5^{ème} bac, vers 15 heures. Nous déjeunerons là, pour récupérer un de la fatigue musculaire qui commence à nous prendre. Nous roulons déjà depuis près de 9 heures et le groupe décide de continuer jusqu'à Fort-Dauphin. Nous savons que c'est risqué puisque qu'il reste encore 4 bacs à passer et surtout les 45 derniers kilomètres sont noyés sous des étendues d'eau... Cette dernière partie sera une course contre la montre, puisque nous essayons d'arriver au dernier bac avant la nuit ! Heureusement que le gardien occupe une petite maison à proximité et entend la horde de motos et de véhicules qui klaxonnent... dans une nature complètement isolée.





Effectivement, les 45 derniers kilomètres seront dantesques, nocturnes et pratiquement « sous-marins » et pour ma part, j'arriverai sous les lumières de la ville de Fort-Dauphin à 22 h, crevé, paumé et désorienté. Je me retrouve à rouler sur un immense boulevard fantomatique et parfaitement goudronné sans pouvoir demander mon chemin... il n'y pas âmes qui vive sous les lampadaires surréalistes. J'arrive enfin à notre hôtel comme un zombie. Bref cette étape aura été compliquée et très longue. Nos efforts seront néanmoins récompensés par le confort d'un bon hôtel où nous passerons 2 jours pour remettre les motos et motards en état de poursuivre l'aventure... Mais nous vous en dirons plus au prochain numéro ! 🍷



HONDA Madauto KTM

HONDA NC750

Madauto www.madauto.mg |
 Antananarivo ☎ 020 23 254 54 |
 Toamasina ☎ 034 05 254 90 |
 Antsiranana ☎ 034 07 528 10 |
 Auto Tractor Fianarantsoa ☎ 034 11 938 08
 Mahajanga ☎ 034 07 837 83 |
 Tolagnaro ☎ 034 07 611 41 |
 Auto Tractor Toliara ☎ 034 24 599 05
 Auto Import Sambava ☎ 032 12 143 13



Les petites Reines du sable DE LA FORÊT MIKEA

Nous avons tous le souvenir d'être passés à vélo dans un bac à sable et de se retrouver stoppés dès les premiers centimètres par la roue avant qui s'enfonce lamentablement malgré des derniers coups de pédales désespérés sur une roue arrière transformée pour l'occasion en roue à aubes pour sable volant.

Durant de nombreuses années j'ai contourné le problème en quadrillant la Grande Île

à moto. Plusieurs dizaines de chevaux discrètement placés bien au centre du cadre et les longues pistes de sable se déroulaient pour devenir un régal de pilotage tout en glisse. Mais le rêve d'une bécane totalement silencieuse et sans rejet de gaz d'échappement, se faisait de plus en plus présent. Il nous fallait trouver des vélos avec des pneus aussi larges que ceux de nos motos, assistés d'un moteur électrique... Nous avons jeté notre dévolu sur quatre Vélos Tout Terrain à Assistance Electrique ou «VTTAE» *Fantic Fat Integra*, réputés pour leur fiabilité et la robustesse de leur cadre. Ils sont équipés de batteries et de moteurs

puissants. On termine la garde-robe avec une monte en tubeless de pneus 4 pouces qui ne recevront que quelques centaines de grammes de pression et un liquide préventif anti-crevaison. Nous devons aussi réunir une équipe prête à relever le défi ! Stéphane, le boss de *M'Bike* (<https://bikeshop.mbike.mg/>), aux commandes techniques, Pierre et Caroline pratiquent le VTT depuis de nombreuses années et sont également des fidèles passionnés des pistes de Mada ; quant à votre serviteur, je ne pratique épisodiquement le vélo que pour aller au marché ! Malgré mon handicap sur le papier je me régale à l'idée de prendre le départ.



Maintenant que nous avons les bons véhicules et le peloton de rêve, notre projet est de commencer par une des pistes les plus sablonneuses de Madagascar. Au départ de Tuléar nous pédalerons entre la forêt Mikea et le Grand Lagon Vezo, jusqu'à rejoindre Andavadoaka : quarante kilomètres d'approche suivis de deux cents kilomètres de sable. Cette partie de la côte Sud-Ouest offre une multitude de solutions d'hébergement et de restauration, nous régulerons nos étapes pour rendre visite à tout le monde. Quelques derniers achats à la ville de Tuléar et nous avalons les quarante premiers kilomètres bitumés pour rejoindre l'Hôtel de la Plage (<https://www.hotelplage-tulear.com/>), une première nuit paisible au bord du lagon de Ranobe va être un excellent prélude à notre périple.



Photos : Bernard FORGEAU & Stéphane LACAS
Textes : Bernard FORGEAU





Le lendemain matin est celui de tous les doutes, nos petites Reines vont-elles survoler le sable de la forêt Mikea ou devons-nous nous rabattre sur les immenses plages de sable blanc du Grand Lagon Vezo ? « *Mazaka fasyke* ». La surprise est totale, « *nos vélos passent facilement sur le sable* » ! Les habitants de Manombo sont interloqués par notre aisance en tout terrain. Cependant, nous sommes stoppés net par les effluves d'un café sorties tout droit d'une petite gargote située au bord de la piste, l'occasion d'avouer aux plus curieux que nous sommes assistés dans nos efforts par un petit moteur magique.

Les choses sérieuses commencent avec le « gros sable » ! Deux ornières profondes au milieu d'un bac à sable de deux cent kilomètres s'offrent à nous, délimitées de chaque côté par des cactus aux épines toujours plus longues. Deux alternatives se présentent, pédaler au fond de l'ornière ou faire l'équilibriste au centre ? Je découvre le petit bouton magique situé à la gauche de mon guidon, ainsi je commande mon assistance électrique au gré de mes besoins et le moteur vient m'aider à me sortir de toutes les situations, dans un silence respectueux. L'arrêt au premier village de pêcheurs « Vezo » de Fiherenamasay sera

le prétexte d'un premier contact avec encore des villageois étonnés de nous voir arriver sur nos deux roues furtives. Un homme m'informe qu'une grande dune nous attend à la sortie du village, l'occasion pour nous de découvrir le mode « sport » que développe le moteur électrique et l'obstacle est passé. Soixante kilomètres pour cette première étape. Nous ne tarissons pas d'éloges à l'attention de nos bicyclettes. Nous sommes impressionnés par la facilité avec laquelle nous évoluons sur un terrain qui a priori ne se prêtait pas à la pratique du VTT. Nous passons la nuit à Tsandamba (<https://www.ambatovakylodge.mg/>). Petite étape aujourd'hui, nous avons choisi de mieux profiter du bleu du lagon de la côte saphir et nous rejoignons simplement le village de Salary. Encadrés par Fred, notre moniteur de plongée, nous nous laissons gagner par la beauté contemplative des fonds sous-marins. Une plongée dans l'histoire des naufrages et des épaves qui jonchent la passe juste en face de l'hôtel où nous passerons la nuit, le Salary Bay (<https://www.salarybay.com/>).





Nord toujours, tais-toi et pédale ! La dune d'Andravony domine le village de son blanc immaculé. Suivi de près par Caroline je m'attaque de face à ce monstre de sable mais je dois accepter rapidement que cette fois la pente est trop forte et la surface trop meuble. Nous terminons notre ascension à pied grâce au petit bouton « walk » qui nous permet de marcher lentement, à côté de nos bicycles autotractés. Pierre et Stéphane ont choisi la face sud et ils terminent sans problème en haut de la dune. Il n'en fallait pas plus pour perturber l'école et ce n'est pas moins de quatre-vingt élèves qui débarquent à nos côtés, émerveillés de nous retrouver sur le toit de leur village. Après plusieurs haltes, nous arrivons à Ambatomilo puis à l'hôtel Shangri-la-lodge (<http://www.ambatomilo.com/fr/home/shangri-la-lodge>). Au petit matin, cap vers la pointe sud de la baie des Assassins. Aujourd'hui nous avons opté pour un départ côté forêt pour rapidement évoluer sur l'interminable plage où se succèdent en alternance les étendues désertiques et les stationnements de pirogues en contrebas des villages. Une fois de plus nous surprenons les villageois. Le silence et

la facilité de notre évolution les interrogent, nous sommes fiers de cette intégration. Nous nous arrêtons pour entamer une conversation avec un pêcheur qui prépare son filet. Près d'une case, une femme cuisine sans être perturbée par notre passage et nous faisons la photo souvenir avec des enfants émerveillés. Cette fois c'est un immense champ de dunes qui s'offre à nous, des accumulations de sable volant, immobilisées entre deux coups de vent du sud, le temps de nous offrir un spectacle hors du temps. La vie continue sur ce revêtement féérique certainement enfanté par les caprices d'un peintre impressionniste en mal d'extravagance. Nous arrivons « chez Pierrot » et c'est sa femme Nadia qui nous accueillera (https://web.facebook.com/hotchezpierrot/?_rdc=1&_rdr). Dernière étape et pas des moindres ! Deux possibilités se présentent, contourner la baie des Assassins ou charger nos vélos sur des pirogues pour rejoindre Ampasilava ? Nous décidons de terminer les cinquante derniers kilomètres sur nos fidèles destriers. Alternance de sable très mouvant et de pierriers, le terrain devient technique et physique mais

nous évoluons avec une rapidité déconcertante au milieu des allées de baobabs millénaires. Nous entamons nos réserves d'eau car cette fois la chaleur de la forêt Mikea a remplacé la fraîcheur du lagon Vezo. Enfin nous contournerons les salines puis nous arrivons à Andavadoaka. Petite ville la plus à l'ouest dans le Canal du Mozambique, Andavadoaka est avant tout tournée face à la mer et vers la pêche mais elle est également un carrefour d'échanges inter-ethniques des produits de la terre, de la forêt ou de la mer, entre les « Masikoro », les « Mikea » et les « Vezo ». Ce soir,



nous nous accordons un grand repos à l'hôtel Olobe (<https://olobe-lodge.com/fr/>). Notre aventure se termine dans un des plus beaux décors de Madagascar. Nos petites Reines n'ont pas failli à leur légende, élégantes, discrètes, fiables et puissantes, elles nous ont permis de réaliser un rêve inimaginable il y a simplement quelques années. Sable et vélo ne sont plus ennemis ! Une merveilleuse aventure que pourra vous proposer Stéphane (<https://bikeshop.mbike.mg/219-locations-et-circuits>).



PARTEZ A L'AVENTURE
en vélo
adventure.mbike.mg

- ✓ Des vélos avec ou sans assistance disponible à la location
- ✓ Des circuits à la carte adaptés à votre niveau et vos envies
- ✓ Des circuits multiactivités avec ou sans bivouac (Vélo, canoë, escalade, trekking)

034 35 722 81
032 67 384 00

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

Vos images sont publiées !



BSA 1953

Tiavina

Tiavina est une jeune surdouée. Bac à 15 ans, études de droit, de français et de pédagogie, elle préfère pourtant se consacrer entièrement à sa passion : la moto et la mécanique...

Elle aime évidemment la moto, mais surtout le rêve américain celui où l'on roule en toute liberté sur de longues et larges routes avec des motels, de la country et pourquoi pas des canyons et des déserts... J'ai un côté rebelle et aime être à contre-courant des autres semblables.



Textes : Vincent VERRA
Photos : G. CORNEIL, TIAVINA

Au début, j'ai commencé à apprendre la mécanique avec des potes qui ont des garages, puis j'ai rencontré Pierre qui m'a formé en travaillant dans son atelier. J'aime travailler en solo, à mon rythme ou avec mon mentor. Plus tard, j'aimerais avoir mon propre garage et travailler sur des Harley Davidson. Je me suis renseigné pour faire des formations spécialisées, mais c'est encore trop tôt... Pour le moment je me consacre à la restauration d'une B.S.A. de 1953 qui traînait dans le garage de Pierre depuis 10 ans ! Il m'avait demandé de la démonter pour la rénover mais malheureusement il est décédé entre temps.



**LA JEUNE
MÉCANO
OFFRE UNE
SECONDE JEUNESSE À LA BELLE**



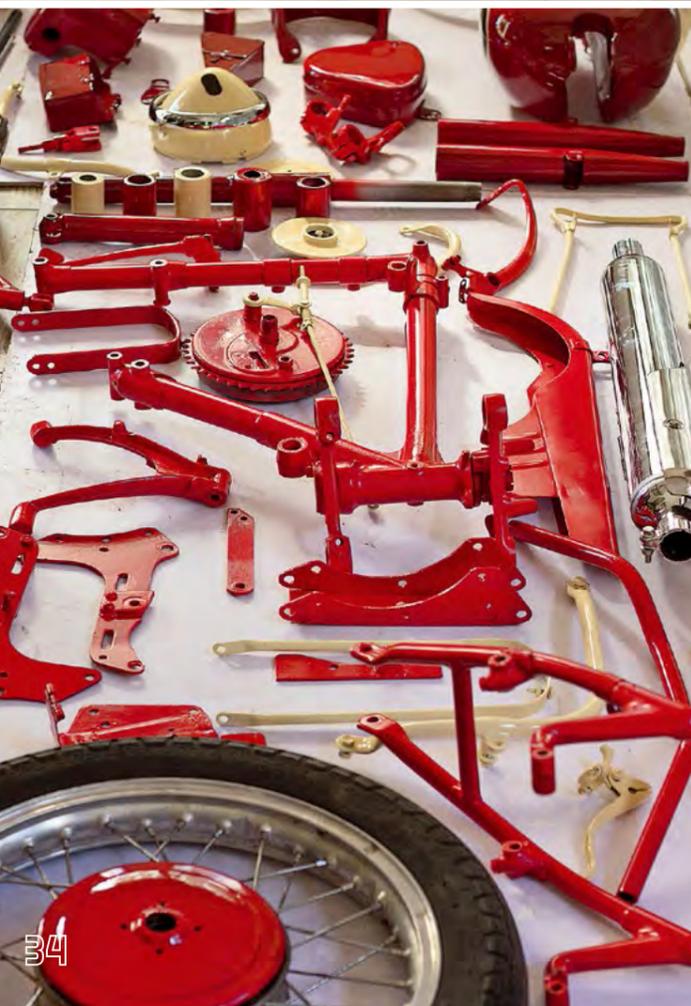
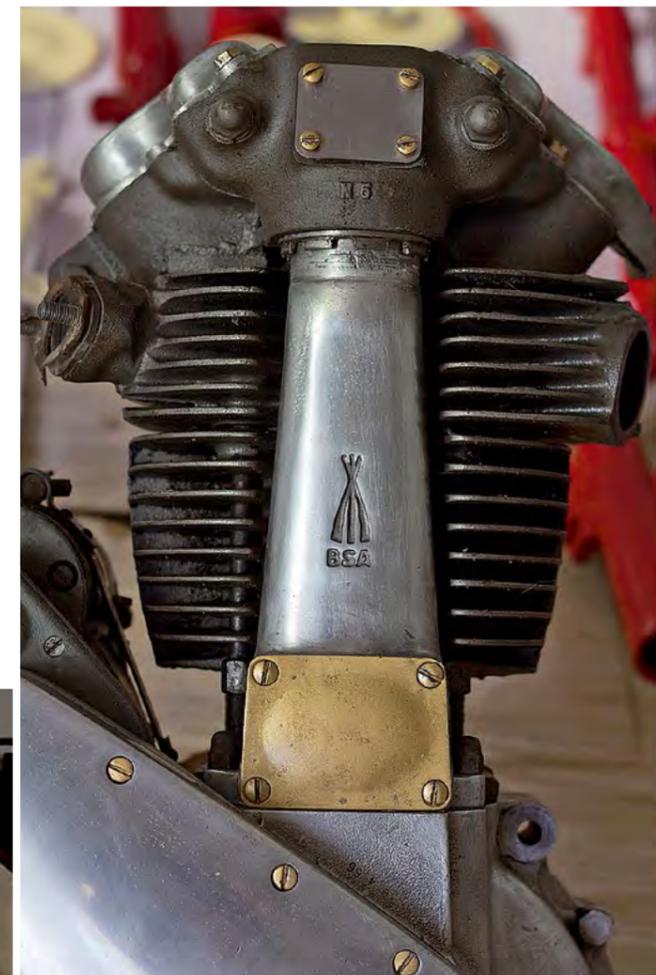
SEPTUAGÉNAIRE !



Klaus m'a demandé si j'étais capable de la remonter et j'ai accepté de finir le travail commencé... Gérard, le nouveau propriétaire m'a demandé de l'accompagner à Antsirabe pour travailler ensemble à sa remise en état. En fait la restauration n'est pas de tout évidente à Madagascar puisque nous sommes face à un manque de pièces détachées et de fournisseurs, il faut donc se débrouiller par soi-même... et réfléchir à des adaptations ou à des fabrications à l'unité, pour trouver la solution.

Dans le cas de cette BSA qui va sur ses 70 ans, le moteur ne tournait plus. Nous l'avons donc complètement démonté. Un segment était cassé et nous avons déglacé le cylindre. Les vis platinees ont été remplacées et nous avons dû également sabler le cadre et le moteur avant peinture et remontage. Le faisceau électrique a été refait à partir d'un document d'origine mais en achetant 2 faisceaux neufs qu'il a fallu transformer. La batterie de 6 volts sera un modèle actuel. Nous avons dû également vérifier le carburateur et la simplicité de cet organe avec son étanchéité en cuivre et un seul boisseau nous a surpris. Il fonctionnera après un nettoyage complet. Les ressorts d'amortisseurs ont été changés et il a fallu trouver également un ressort de rappel pour le kick qui était cassé... La plupart des pièces ont été repeintes ce qui nous a demandé un bon mois de travail en peinture. Le logo BSA a même été reproduit sur le réservoir.

Le projet ayant été conduit par Gérard, il désirait installer un side-car que nous avons dû transformer et équiper pour le greffer à la moto. Tous ces détails sont vraiment chronophages et demandent beaucoup de temps et de soins, mais le résultat en vaut la peine ! 🍷



UN RÊVE COMMUN SE CONCRÉTISE !



Black Maki Madagascar MC



Il y a quatre ans, une dizaine de motards, avides d'avaler des kilomètres en bécane et voulant partager cette passion en commun, décident de créer un groupe, qu'ils baptisent Black Maki Madagascar. L'idée simple de liberté et d'absence de contrainte a tissé des liens forts entre les « Bro's ».



Puis de mois en mois, le groupe a grossi et le besoin de structure s'est fait ressentir. Certains membres fondateurs décident alors d'élargir l'envergure de l'association pour devenir MC (Moto Club). Mais comment alors concilier la liberté individuelle avec des règles ? L'équilibre a été trouvé, « la liberté des uns s'arrête là où commence celle des autres » et sur ce simple adage, la structure s'est mise en place. « Au-delà des clichés, ce qui nous caractérise, c'est le respect des autres et notre bonne humeur, quoi qu'il advienne... »

Black Maki Madagascar MC est composé d'une part, des membres du bureau qui occupent des postes distincts et assurent la continuité de l'état d'esprit du club, avec un président, un vice-président, un trésorier, un secrétaire, un vice-secrétaire, un lieutenant ainsi qu'un « road captain ». Et d'autre part, les membres qui sont près d'une vingtaine, répartis entre « fullpatches » et « prospects ».

Le club forge son équilibre et est présent sur le territoire de la Grande Île pour partager cette aventure avec d'autres frères.

UNE FRATERNITÉ TISSÉE AU KILOMÈTRE
Les membres apprennent une nouvelle facette de la fraternité dont le lien est souvent tissé par





les kilomètres parcourus. Evidemment, l'on parle bien ici de kilomètres et des sorties officielles qui sont organisées très régulièrement. Chaque membre de Black Maki Madagascar MC doit participer à un minimum de sorties avec les autres frères qui sont définies préalablement par le règlement intérieur du club.

Nous avons vécu beaucoup de changements ces derniers temps. En novembre 2021, notre président et fondateur Sébastien Bec nous a brutalement quitté pour un autre monde, en nous laissant sa bonté, sa joie de vivre et le respect mutuel. Notre « Road Captain » Spectroplasm (Andrew) a pris le relais de la présidence du club avec deux chapitres en province, l'un à Antsirabe et l'autre à Toliara. « Black Maki Madagascar MC, c'est une belle représentation de la diversité humaine à Madagascar. Une très grosse majorité est nationale avec quelques étrangers. On vient tous d'ici et de là-bas... et on est tous frères ☺ ! »

BLACK MAKI MADAGASCAR « SUPPORT »

Traditionnellement, un MC est composé de membres masculins mais, c'est avec plaisir que l'on roule avec nos sœurs. Le club dispose d'une partie « Support » pour ceux et celles qui souhaitent rouler avec nous, ou tout simplement passer un bon moment ensemble, sans être membre. On les reconnaît avec certains signes extérieurs. (Autocollants sur leurs véhicules ou encore t-shirts ou casquettes badgés « Black Maki Madagascar Support »).

DES MAXI-SCOOTERS

Black Maki Madagascar MC a aussi la particularité d'accepter des membres en scooters. Cela peut faire grincer des dents, or, à l'international, il existe aussi des clubs qui acceptent ce type de 2 roues.

En tout cas, Black Maki Madagascar MC possède, comme tous les clubs qui se respectent, ses propres règles. C'est l'unique club pour le moment qui réuni dans son parc, des maxi-scooters, des customs, des roadsters ou encore des hyper-sportives et d'autres types, mais avec une proportion bien respectée. Le seuil minimum de cylindrée est de 250cc mais sans maximum !

PROGRAMME 2022

Cette année 2022 et pour la première fois, un de nos « bro's », participera à la course On Road Racing (FMaM) et outre les petites virées mensuelles entre « bro's », nous organisons une grande randonnée à Manakara.

ÉLAN DE SOLIDARITÉ

Black Maki Madagascar MC a participé à sa première œuvre caritative en octroyant des sacs de riz, de l'huile et du savon auprès des plus démunis, lors de la première vague du Covid-19. Ses membres se sont donnés le mot pour cotiser et apporter des dons auprès de la Commune Urbaine d'Antananarivo pour venir en aide aux 4^{mis} de la ville, qui avaient été alors regroupés dans des centres.

Black Maki Madagascar MC a fondé ses bases sur le respect de la famille et cela transpire dans l'ADN de ses membres. Alors comment ne pas réagir quand un membre aide des enfants démunis dans le Sud de Madagascar, sans attendre autre chose en retour que la joie sur leur visage ?

Le Moto Club a donc décidé de programmer annuellement un certain nombre d'actions caritatives. « Il vaut mieux assurer des œuvres à notre petite échelle dans l'année et les suivre jusqu'au bout plutôt que devoir en



abandonner faute de moyens »... Nous sommes en train de changer pour le mieux et nous ne pouvons pas être plus heureux de savoir que tout le monde est en synergie l'un avec les autres. Etre motard est une chose, mais évoluer dans un club en est une autre. C'est un état d'esprit qui dicte la conduite de chacun. Un état d'esprit qui fait ce que nous sommes. Ce « nous » qui fait et qui fera les Black Maki Madagascar MC. 🍀





Bien choisir son équipement

Les conseils avisés de François Serrano.

Le casque est une partie intégrante de la moto. Mettre son casque, et l'attacher, avant de monter sur sa moto est primordial. Une petite chute même à faible allure peut avoir des conséquences dramatiques, il faut donc protéger efficacement sa « banque de données ». Ayant moi-même cassé plusieurs casques lors de ma carrière de pilote, je conseille de ne pas hésiter à investir dans un casque de bonne qualité. Le prix s'oublie, la qualité reste.

La principale fonction du casque est de protéger la tête en cas d'accident. Le crâne est une partie du corps très fragile, et le moindre choc peut provoquer des traumatismes graves, mais le casque peut aussi protéger le visage d'un choc facial, comme un coup de tête dans le guidon, sans tomber, juste à cause d'un trou dans la chaussée ou dans une voiture qui s'arrête brusquement. Privilégiez le casque intégral pour le pilote, et le casque Jet pour le passager.



Bien choisir son casque.

Il existe autant de formes de casques que de formes de crânes. N'hésitez pas à essayer plusieurs casques soit de la même marque, soit de marques différentes, pour trouver la forme qui correspond le mieux à votre tête. Veillez à l'emplacement de vos oreilles, la hauteur de votre front, ou la longueur de votre nez ! Choisissez surtout la bonne taille. Un casque qui serre légèrement le crâne peut devenir insupportable au bout d'une heure et provoquer des maux de tête. Pour les enduristes ou les crossmen, je conseille d'essayer le casque avec le masque cross, car ils ne sont pas toujours compatibles.

Les petites annonces

à vendre **KAWASAKI KLX300R**
300cc 4 temps 110 kg démarrage kick
ess. 10l. porte-bagage (4.000 km)



15.000.000 Ar contact : 033 11 01 194

À VENDRE
BMW R1200 GS Adventure



Contact : 038 11 328 68

À VENDRE OU ECHANGE
Harley Davidson 883 Iron



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

À VENDRE
KTM Supermotard 690SMC



Contact : 038 11 328 68

À VENDRE
Harley Davidson Sportster 1200



Contact : 038 11 328 68

À VENDRE
Honda XADV 750



Contact :
038 11 328 68



Mr. Bricolage

On peut compter sur lui.

ZONE COMMERCIALE
FBF
F. BONNET & SES FILS
Quincaillerie professionnelle
Mr. Bricolage
Votre partenaire pour bien faire
S. prix Meubles
Ebénisterie - Menuiserie
MDA
MADAGASCAR DISCOVERY AGENCY
Travel Agency - DMC - Hôtels
ENTRÉE - PARKING

22 369 07

contact@bricolage-madagascar.com
Route des hydrocarbures - Ankorondrano

Segafredo

ZANETTI

GAGGIA



GAGGIA ANIMA DELUXE
un usage professionnel

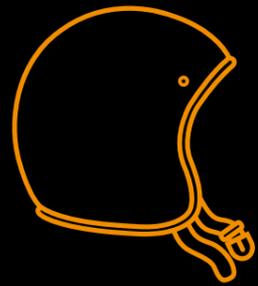
GAGGIA ANIMA PRESTIGE
pour la maison ou le bureau



" 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°7 | JUILLET - AOÛT - SEPTEMBRE 2022 | Trimestriel
motomadamagazine@gmail.com
BP 5168 Antananarivo 101

EDITION Vincent VERRA
RÉDACTEUR EN CHEF François SERRANO
RÉDACTEURS Vincent VERRA, François SERRANO, Bernard FORGEAU
ESSAIS François SERRANO
CRÉDIT PHOTOS Vincent VERRA, Bernard FORGEAU, Black Maki MC
DESSIN Stéphane PELAYO
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 - Juillet 2022
Photos de Couverture : Vincent VERRA

Ce magazine est distribué par M'BIKE LOGISTIC



Allianz



Bien choisir son équipement

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



ACERBIS

**EQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES
ON-ROAD / OFF-ROAD / KIT PLASTIQUES
ET PROTECTIONS**



CONTACTS :
032.07.179.66 / 032.07.179.96

**100%MOTO - ANTANANARIVO, IMMEUBLE
STTA MORARANO, ALAROBIA**