

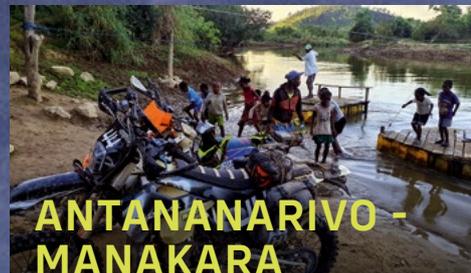
MAGAZINE TRIMESTRIEL CONSACRÉ AUX DEUX-ROUES MOTORISÉS

# Moto

MADAGASCAR MAGAZINE

GRATUIT  
N° 11

Octobre - Novembre - Décembre 2023 | N° 11



ANTANANARIVO - MANAKARA

# SKY TO SEA



**KTM ENDURO NEXT GENERATION  
HUSQVARNA 701 UN GROS JOUET  
SUPER SOCO F01 DE VMOTO**



**EXCLUSIF**  
Interview MX TEST



**VTTAE**  
Nosy Be,  
la piste "cacao"



**RANDO WEEK END**  
Autour de l'Angavokely



**PORTRAIT**  
Dadou, passion,  
action, réactions...

**DÉBUTEZ UNE  
NOUVELLE AVENTURE  
AVEC **MOTUL****



## Edito

*Finis 2023, vive 2024 !*

Une année intense pour la moto s'achève dans quelques semaines et la prochaine le sera encore plus ! Au risque de me répéter, je constate que le secteur de la moto est vivace.

Un premier magasin d'usine, encore une nouvelle marque de moto de prestige, un nouveau tour-opérateur spécialisé voyages en moto, la FIM Africa qui fait son AG chez nous... bref l'année 2024 semble très prometteuse !

Dans ce dernier numéro de l'année, vous découvrirez de nouvelles motos et encore plus de balades, motorisées ou non.

La nouvelle génération des KTM / HVA débarque avec des évolutions majeures.

Un essai « coup de cœur » pour la 701 Enduro, une moto vraiment aboutie.

Super Soco dévoile une gamme de motos électriques étonnante. Belles, silencieuses et puissantes, à découvrir. On commence par l'essai du F01.

Florent nous amène une nouvelle fois à Manakara mais cette fois-ci en y allant par les petits chemins à partir de Tana.

Une balade au cœur de Nosy Be en VTTAE, entre histoires et traditions, entre cacao et ylang-ylang, il n'y a pas que la plage à Nosy Be...

L'Angavokely en vélo, c'est sûr que ça sent moins la balade bucolique mais la beauté des paysages justifie tous les efforts !

Dadou revient sur les 30 dernières années et nous raconte à coup d'anecdotes l'histoire de la Fédération Malagasy de Moto qui se confond avec sa propre histoire !

Allez, régalez-vous... 🍷

**François SERRANO**  
Le rédacteur en chef

N'hésitez pas à réagir en écrivant ou en postant vos commentaires et propositions sur [motomadamagazine@gmail.com](mailto:motomadamagazine@gmail.com)

RETROUVEZ-NOUS SUR FACEBOOK & INSTAGRAM :  
*Moto Madagascar Magazine*



**Moto**  
MADAGASCAR



Sommaire

- 4 **LIFESTYLE**  
Du matos pour les motards
- 6 **NEW PARTS**  
Bichonner votre moto
- 9 **ACTUS**  
30<sup>ème</sup> anniversaire de Mada Traces
- 10 **PUBLI-REPORTAGE**  
KTM Enduro Next Generation
- 12 **INTERVIEW**  
MX Test
- 14 **ESSAIS**  
Husqvarna 701. Un gros jouet
- 18 **ESSAIS**  
Super Soco F01 de VMOTO
- 22 **EVASION**  
Sky to Sea
- 28 **VTT À ASSISTANCE ELECTRIQUE**  
À Nosy Be sur la piste piste "cacao"
- 36 **RANDO WEEK END**  
Sur les collines autour de l'Angavokely
- 42 **PORTRAIT**  
Dadou. Passion, action, réactions...

Lifestyle

# pour les motards

Du mat

**KINI RB COMPETITION**  
Pantalon  
971 760 Ar  
Madauto



**GRAVITY FX PANTS**  
Pantalon  
921 600 Ar  
Madauto



Short de protection  
Taille M  
672 600 Ar  
Madauto



**ACERBIS**  
Veste CE ON ROAD  
Ruby  
942.000 Ar TTC  
100% Moto



**ACERBIS**  
Sac d'hydratation  
Aqua Bag  
Black/Yellow  
258.000 Ar TTC  
100% Moto



**ACERBIS**  
Combinaison anti pluie  
240.000 Ar TTC  
100% Moto



**KINI RB COMPETITION**  
Maillot  
307 200 Ar  
Madauto



**RACING GOGGLES NOIR**  
Lunettes  
249 600 Ar  
Madauto



**UNBOUND**  
Foldable bottle  
102 600 Ar  
Madauto



**ACERBIS**  
Marsupio Ram Pro  
H2O 2L  
Black/Yellow  
210.000 Ar TTC  
100% Moto



**ACERBIS**  
Sac à dos Jerla  
Black/Yellow  
480.000 Ar TTC  
100% Moto



020 23 254 54

**TEAM FLAT CAP ONESIZE**  
166 800 Ar  
Madauto



**KINI-RB COMPETITION GOGGLES**  
Lunettes  
324 600 Ar  
Madauto



**GRAVITY FX SHIRT AIR**  
Maillot  
341 400 Ar  
Madauto



**POUNCE SHIRT ORANGE**  
Maillot  
257 400 Ar  
Madauto

**KTM DYNAMIC-FX L/60**  
Casque  
1 137 600 Ar  
Madauto



**TIGER**  
Bottes Cross Touring  
1 150 000 Ar  
Pilokak Moto



**AXE**  
Gant moto  
100 000 Ar  
Pilokak Moto

**NERVE**  
Gant moto  
165 000 Ar  
Pilokak Moto

**PILOKAK MOTO**  
ACCESSOIRES MOTOS



**JET LS2**  
Double visière  
365 000 Ar  
Pilokak Moto



**SFK**  
Bonnet pour casque  
Pilokak Moto



Cache cou  
45 000 Ar  
Pilokak Moto



**LS2 FF345**  
Casque modulable  
765 000 Ar  
Pilokak Moto

**MOTOBOY**  
Ensemble imperméable  
250 000 Ar  
Pilokak Moto



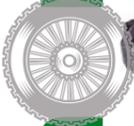
**Custom Café**  
MOTORCYCLE CONCEPT

032 46 048 70  
@customcafetana

OUVERT TOUS LES JOURS DU LUNDI AU SAMEDI DE 10H À 23H

New parts

# Bichonner votre moto



**HUSQVARNA**  
Side bag enduro  
1.500.000 Ar TTC  
100% Moto



**HUSQVARNA**  
Support de smartphone  
408.000 Ar TTC  
100% Moto



**HUSQVARNA**  
Adapteur de smartphone  
138.000 Ar TTC  
100% Moto



**HUSQVARNA**  
Multi-tool  
438.000 Ar TTC  
100% Moto



**HUSQVARNA**  
Grande caisse à outils  
498.000 Ar TTC  
100% Moto



**HUSQVARNA**  
Petite caisse à outils  
498.000 Ar TTC  
100% Moto



**HUSQVARNA**  
Lève moto A2  
960.000 Ar TTC  
100% Moto



**HUSQVARNA**  
Pompe à pied  
365.880 Ar TTC  
100% Moto

**PILOKAK MOTO**  
ACCESSOIRES MOTOS



**SHAD SH33**  
Top Case  
750 000 Ar  
Pilokak Moto

# SUPER SOCO MOTOS ÉLECTRIQUES



TAILLÉE POUR LA VILLE



**MOTEUR BOSCH**



**V-MAX 70 KM/H**



**AUTONOMIE 65 KM**

# OUVERTURE D'EQUIP'MOTO

## UN VÉRITABLE MAGASIN D'USINE POUR LES MOTARDS !



Une nouvelle boutique d'équipements et accessoires pour motards, ouvrira ses portes, dès ce mois de novembre, au centre commercial DYVE GARDEN à Alarobia - Antananarivo. La spécificité de ce commerce est de proposer au client une offre de produits de marques de renommée mondiale, à la vente directe et au meilleur prix. De quelle manière ? Les articles sont importés

directement des usines des fabricants sans intermédiaire, garantissant ainsi le meilleur prix et l'authenticité des marques proposées. Parmi les marques, on pourra trouver les plus connues et reconnues, comme Alpinestars, Acerbis, Airoh et Interphone, mais aussi des kits et des consommables comme Malossi, Bracking, HiFlo, Unibat et NGK Europe et ce bien sûr à des prix discount !

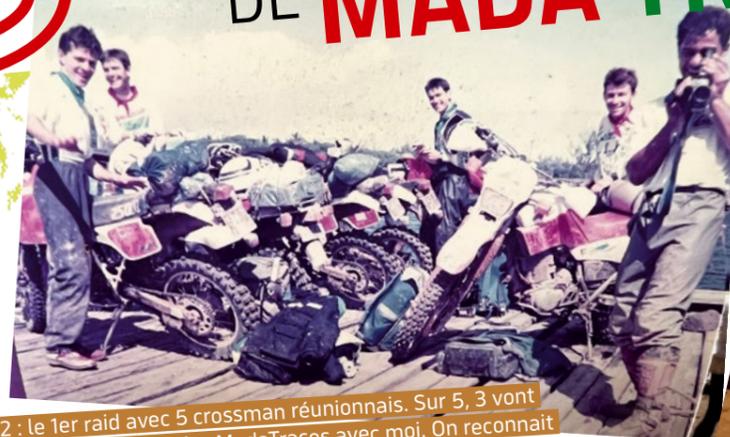
# TONGA SOA ABM !

MM souhaite la bienvenue à un nouveau Tour Opérateur moto. La société Adventure Bike Madagascar (ABM) propose désormais des Roadtrips en Yamaha 700 Ténéré. Son fondateur, Thierry Frizon, est un professionnel du tourisme à Mada, mais les raids moto faisaient partie de ses loisirs. Pour 2024, il saute le pas et devient le réceptif du numéro 1 français, Trail Rando ! Ce coup de projecteur sur la destination Madagascar sera bénéfique pour tout le secteur du tourisme moto, même si, comme disait Coluche : "Plus il y a de fous, moins il y a de riz !" ...

ABM : [contact@adventurebikemadagascar.com](mailto:contact@adventurebikemadagascar.com)

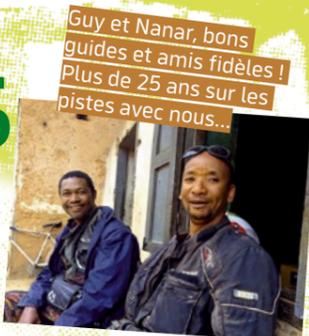


# 30<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE MADA TRACES



Juillet 1992 : le 1er raid avec 5 crossman réunionnais. Sur 5, 3 vont rester définitivement pour créer MadaTraces avec moi. On reconnaît Thierry Victor et Didier Custine qui sont toujours là aujourd'hui...

1993 François - Fondateur



Guy et Nanar, bons guides et amis fidèles ! Plus de 25 ans sur les pistes avec nous...



Grâce à notre collaboration avec KTM et Kinigadner, la planète Enduro nous situe enfin sur la mappemonde...



Une photo de famille qui compte, avec Mme Noro qui nous accueille chez elle à Ambatofinandrahana depuis 30 ans !

Trente ans ce n'est pas rien dans la vie d'un homme, mais encore plus dans la vie d'une entreprise...

Trois décennies de raid moto et plus de 300 000 km d'aventures dans tout le pays n'ont pas entamés notre enthousiasme, ni le plaisir que nous avons, à partir en circuit avec des motards du monde entier, ou plus simplement avec nos potes de La Réunion !

A l'époque, le but était de se faire plaisir au guidon d'une moto en recréant, pour nos clients, les émotions



Septembre 2023



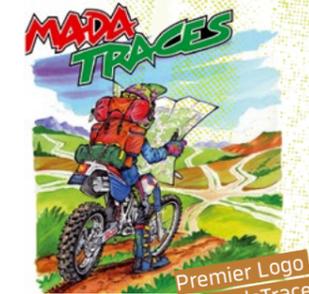
1996



Un coup de pression quand le patron de l'écurie de F1 Bar-Honda nous annonce son arrivée avec son team pour un circuit mémorable... Ouf ! Ils ont adoré !!

qui nous avaient fait changer de vie. Avec le temps, l'entreprise s'est structurée, le parc de motos a évolué pour satisfaire une clientèle de plus en plus exigeante. Le voyage à moto étant devenu un phénomène de société, il a fallu répondre aux sollicitations des agences spécialisées et intégrer leur catalogue. Cette ouverture nous a tiré vers le haut grâce au partage de nos différentes expériences professionnelles.

Aujourd'hui, Madagascar a fait la couverture du catalogue KTM Adventure Tour. La presse internationale en parle et nous place comme une destination de premier plan pour les raids Enduro... On se dit qu'on n'a pas trop mal travaillé !



Premier Logo de MadaTraces



Août 1993



Roger, le guide 2.0 qui bombarde sur les réseaux sociaux plein d'images de Mada... Il est suivi par beaucoup de pilotes de renom qui apprécient ses photos.



# KTM ENDURO NEXT GENERATION

La gamme 2024 marque un changement de génération. Les Autrichiens annoncent «95 % de pièces nouvelles» sur leurs motos. Moteurs, cadre, suspensions, tout est vaovao !

Le nouveau bloc 4T de 350 cm<sup>3</sup> a lui aussi évolué en profondeur. Léger, compact, il ne pèse que 28,8 kg. Incliné de 2° vers l'arrière, avec un pignon de SBV positionné plus bas pour un meilleur centre de gravité, il délivre 51 cv !



## Les pièces vaovao :

- Nouveaux plastiques
- Cadre en acier chromoly
- Boucle arrière hybride en polyamide/aluminium
- Fourche à cartouche fermée WP XACT 48 réglable sans outil
- Amortisseur WP XACT plus léger réglable sans outil
- Moteurs 2T avec technologie TBI
- Moteurs 4T 250 cm<sup>3</sup> et 350 cm<sup>3</sup> DACT
- Bras oscillant
- Tés de fourche
- Réservoir
- Boîte à air
- Quickshifter (4T)
- Béquille forgée d'une seule pièce
- Supports de repose-pieds déplacés vers l'intérieur

## CADRE

KTM est fier de présenter ce nouveau cadre hydroformé en acier chromoly découpé au laser et assemblé par soudure automatisée. Il offre des caractéristiques de flexibilité, ou torsion, améliorées, et un meilleur comportement antisquat, c'est à dire que le nouveau point d'ancrage de l'amortisseur permet à la moto de moins cabrer dans les montées. Il est sensé offrir également une meilleure absorption d'énergie et une meilleure stabilité en ligne droite... La boucle arrière de cadre est désormais un mix de la boucle en polyamide des HVA et des parties alu des KTM, incluant un nouveau boîtier de filtre à air.



Coté électronique, petite révolution avec cette nouvelle Unité de Contrôle Offroad. Situé sous la selle, elle remplace les fusibles et relais électroniques. L'état de chaque sortie est indiqué par un voyant LED rouge ou vert, ce qui permet de détecter facilement les dysfonctionnements.

## LA GAMME 2024 BIENTÔT DISPONIBLE CHEZ MADAUTO :

## SUSPENSIONS

La aussi c'est du lourd ! Un nouveau concept d'amortisseur PDS qui améliore considérablement le comportement antisquat du châssis. Le nouveau WP XACT est 380 g plus léger que le modèle précédent. Il est entièrement réglable à la main grâce à une molette aux crans faciles d'utilisation qui permettent de faire des réglages sans même descendre de la moto.



## FOURCHE

La toute nouvelle fourche à cartouche fermée WP XACT de 48 mm assure un débit d'huile optimisé pour un amortissement rapide et constant. Des nouvelles bagues de protection de la fourche offrent une meilleure protection contre l'intrusion de saleté. Comme pour l'amortisseur, la compression et la détente sont réglable sans aucun outil !



## MOTEUR 2T TBI

Après les moteurs 2T 250 et 300 TPI place au TBI (Throttle Body Injection), avec une injection qui se fait maintenant directement dans le corps d'injection Keihin comme sur les 4T et non plus dans le cylindre comme pour les TPI, pour un meilleur mélange air/essence. Les carters du nouveau bloc sont totalement différents, plus compacts. La valve n'est plus mécanique mais électronique. Elle est commandée par un acuateur placé à gauche du cylindre qui ouvre ou ferme la valve en fonction du régime moteur, de la charge, et de l'ouverture des gaz... Bref, plus en phase avec l'injection !



## LES ENDUROS :

KTM 250 EXC SIX DAYS  
KTM 300 EXC SIX DAYS  
KTM 350 EXC-F SIX DAYS



## LES CROSS :

KTM 85 SX 2024  
KTM 125 SX 2024  
KTM 250 SX-F 2024



Moto Madagascar Magazine était sur les DirtyDays de la chaîne Youtube MXTEST à Legna dans le Jura, un événement moto qui rassemble la grande famille du tout terrain. Pierrick Paget et Raphaël Sauze ont eu la gentillesse de nous accorder un peu de leur temps.



# INTERVIEW MXTEST

**Pierrick, Raph, est ce que vous pouvez vous présenter pour nos lecteurs qui ne vous connaissent pas encore ?**

**Raph :** Raphaël, 40 ans, j'ai toujours fait de la création de contenus, j'ai beaucoup bossé pour les mensuels des éditions *La Rivière*, *Moto Verte*, *MX Mag*, *Le Supercross de Paris*... Je bossais déjà beaucoup avec Pierrick et quand le Covid est arrivé nous avons créé MXTEST.

**PP :** De mon côté, Pierrick Paget, 46 ans, j'ai toujours fait de la moto depuis que j'ai l'âge de 10 ans, j'en fais fait en pro de 18 à 35 ans, ensuite j'ai gravité dans le milieu de la moto, j'ai écrit des livres, j'ai toujours adoré l'image et c'était un plaisir de travailler avec Raphaël qui me réalisais des vidéos. Au moment de la création de MXTEST, c'est Raph qui a su cadrer l'idée afin de proposer un axe particulier qui va faire du bien au monde de la moto en général. Raph, il pense à tout le monde, moi je suis un peu le puriste qui pense qu'à l'ornière de gauche, et lui pense au trial autant qu'au offroad, autant qu'à la vitesse et autant qu'à l'enduro.



Les deux réunis, on a mis beaucoup de travail, beaucoup d'envie, beaucoup d'énergie, pour créer un truc qui est aujourd'hui multi-facettes.

**Raph :** On essaye que tout le monde s'y retrouve, parce qu'en fait il y a mille manières d'envisager la moto et le offroad.

**PP :** Le plus bel exemple c'est les événements ! Ya des puristes avec des motos de dingue, d'autres avec des motos toutes pourries, certains qui ont roulé toute la journée, d'autres qui en ont profité pour discuter. Franchement, personne n'a la même façon de faire de la moto.

**Comment est née votre passion pour la moto ?**

**PP :** Ma famille a toujours fait de la moto, mon père, mon oncle, mon cousin donc finalement j'ai emboîté le pas, là où j'habite c'est un peu perdu, il y a plus de terrain de motocross que de terrains de foot ! Donc ça c'est fait naturellement !

**Raph :** De mon côté, c'est très différent ! J'avais avant tout une forte

attirance pour l'objet "Moto", je me suis mis au cross sans rien y connaître, c'était vraiment l'objet qui me fascinait ! C'est plus tard que je me suis intéressé plus en détail à l'activité en elle-même.

**Votre plus beau souvenir avec MXTEST ?**

**PP :** Je dirai que ça monte crescendo, à chaque fois, Raph met la barre un peu plus haut ! On nous présente des motos de plus en plus folles ! Je viens de recevoir la vidéo d'une 440 Cannondale, elle m'attend, on a plus qu'à faire l'épisode ! Mais honnêtement, l'événement des Dirty Days, pour nous c'est ça le plus beau jour. Et on regarde pas trop en arrière.

**Vos projets pour 2024 ? Une exclu ?**

**PP :** Pour moi deux courses ! l'Alestrem, et le Touquet, ensuite le Salon du Deux roues...

**Raph :** ... on a l'ambition d'organiser quelque chose de plus important qu'un simple stand, on a envie d'amener notre univers, et tous les gens qui gravitent autour de nous.

**Si vous devez choisir une et une seule moto ?**

**PP :** Pour moi c'est clair, c'est ma 350 Husqvarna 4T !

**Raph :** Je pense que je pars sur une 690 Enduro, avec laquelle tu peux aller loin !

**Ce weekend on est sur les Dirty Days MXTEST, en quoi consiste cet événement ?**

**Raph :** Les Dirty Days, c'est pour nous l'occasion d'amener l'univers de la chaîne à portée de nos abonnés, qu'ils puissent toucher du doigt ce qu'on fait toutes les semaines avec Pierrick et donc en l'occurrence, de mélanger les genres et les passions, de pouvoir rencontrer un passionné de "Vintage" alors que soit même on fait de la compétition ou du trail.

**PP :** D'habitude, un terrain de motocross ça sert à deux choses, l'entraînement, ou la compétition, aujourd'hui, c'est ni l'un, ni l'autre ! Pour beaucoup, c'est la première fois qu'ils vont sur un circuit de cross ! Y a pas d'esprit de compétition, c'est un moment privilégié, c'est le loisir pur du offroad, l'amour du deux roues.

**NDLR :** C'est réussi ! on a l'impression d'être dans une vidéo MXTEST !

**Des conseils pour un pilote débutant ?**

**PP :** Alors, je vais donner le conseil de Raph : la moto la plus simple ! Pas beaucoup de chevaux, et simple !

Avec ça, tu peux au moins te concentrer sur le pilotage qui est très dur ! Si tu prends une moto difficile c'est très dur de progresser ! Raph a toujours été partisan des 200 BETA, des 300 BHR, la dernière 250 KAYO et il a raison à 100% !

**Raph :** Quand certains adultes me disent, "j'aimerais démarrer, acheter une 125 YZ", moi ça me choque parce que je trouve que c'est ce qu'il y a de plus compliqué à piloter ! Alors qu'avec une moto d'initiation ou de randonnée c'est beaucoup plus simple de progresser.

**Quels conseils pour quelqu'un qui souhaiterait se lancer dans la création de contenus ?**

**Raph :** C'est dur de donner des conseils ! Aujourd'hui, c'est devenu tellement accessible ! Tu peux créer une chaîne Youtube avec un simple téléphone, donc je dirai ne pas se focaliser sur le matériel, s'inspirer, regarder ce qui se fait ailleurs, et par-dessus tout, s'initier aux bases. Je trouve que les bases se perdent un peu ! Avec MXTEST, j'ai vraiment essayé d'en faire un format simple mais efficace, afin de pouvoir répondre au challenge de sortir régulièrement des vidéos.

**Quand est-ce que vous venez nous rendre visite à Madagascar ?**

**PP :** Olivier Nitard nous a déjà invité deux fois ! Le problème c'est qu'on demande beaucoup à nos familles respectives, c'est dur pour elles et actuellement on ne tourne que chez Raph ou chez moi, si on commence à tourner ailleurs c'est compliqué. On ne ferme pas totalement la porte car ça nous plairait beaucoup.

**Raph :** Pour nous, Madagascar c'est le rêve ! Mais ce serait égoïste de notre part d'aller tourner à Mada sans nos proches, pour l'instant difficile de dire si ce sera possible ou non. 🙏



Husqvarna 701 Enduro



Textes : François Serrano  
Photos : Vincent Verra & Husqvarna

Si vos aventures se déroulent autant sur piste que sur le bitume, la HVA 701 Enduro est faite pour vous ! Avec un moteur exceptionnel et un châssis rigoureux, la combinaison est parfaite ! Sa légèreté grâce à son cadre treillis, sa maniabilité servie par des suspensions WP performantes, font de cette moto une vraie réussite !

La moto est dotée du summum de la technologie moderne, notamment d'un freinage ABS Bosch avec une fonction tout-terrain, d'un accélérateur électronique, de deux cartographies moteur sélectionnables au guidon et d'un contrôle de traction sensible à l'angle d'inclinaison, le fameux Traction Control. Elle est équipée du système Easy Shift



UN GROS JOUET



pour monter et descendre les vitesses sans débrayer mais aussi d'un embrayage à glissement APTC



(Adler Power Torque Clutch) qui empêche les vibrations lors d'un freinage brusque dans les virages (anti-dribbling). Ils n'ont pas fait les choses à moitié... Côté moteur, je m'attendais à essayer un clone de la version 2017, mais les évolutions de ces dernières années ne sont pas simplement cosmétiques. Ce moteur plus puissant de 7 CV lui donne encore plus de force, et la roue avant se déleste facilement dès qu'on passe les vitesses à la volée... Avec une puissance phénoménale de 74 CV à 8000 tr/min et un couple non moins impressionnant de 73,5 NM



### HUSQVARNA 701 Enduro

- Nouvelles couleurs et graphismes
- Freins Brembo 300 mm AV et 240 mm AR
- Fonctionnalité avancée du mode de conduite
- Modes ABS tout-terrain en option
- La fonctionnalité ABS peut être entièrement désactivée
- Tableau de bord LCD avec indicateur de vitesse et compte-tour
- Port USB pour charger les appareils de navigation
- Traction Control
- Easy Shifter
- Cadre en treillis en acier Chromoly
- Bras oscillant en aluminium
- Boucle arrière en polyamide avec réservoir de carburant intégré (13L)
- Accélérateur électronique
- Embrayage avec anti-dribbling



Prix de vente TTC : 60 000 000 Ar

Distribué par : ANTANANARIVO



à 6 500 tr/min, ce concentré de technologie a de l'énergie à revendre. La HVA 701 est équipée de la gamme XPLOR de WP ce qui lui permet d'évoluer en enduro en faisant presque oublier son gabarit ! Les petits sauts effectués sur une simple impulsion m'ont surpris dès l'entame de la piste. Je ne m'attendais pas à une telle vivacité compte tenu quand même de la cylindrée... Une 700 cm<sup>3</sup> en tout-terrain ce n'est pas rien, ce n'est pas une brêle... Ben celle là elle se laisse amener comme un gros vélo... de 147 kg ! Tous les superlatifs utilisés sur le site de la marque ne sont pas usurpés : une ingénierie de précision, une technologie de pointe, un pur chef-d'œuvre... Je suis assez d'accord !

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### HUSQVARNA 701 ENDURO

MOTEUR	
COUPLE	73.5 Nm
BOITE DE VITESSES	6 vitesses
REFROIDISSEMENT	Refroidissement liquide
PUISSANCE EN KW	55 kW
DÉMARREUR	Démarrateur électrique
COURSE	80 mm
ALÉSAGE	105 mm
EMBRAYAGE	Embrayage anti-dribble APTC(TM) à actionnement hydraulique
ÉMISSIONS DE CO <sub>2</sub>	
CYLINDRÉE	692.7 cm <sup>3</sup>
EMS	EMS Keihin avec RBW, double allumage
VERSION	Moteur 1 cylindre, 4 temps
LUBRIFICATION	Lubrification par circulation forcée avec 2 pompes à huile
CHÂSSIS	
POIDS (SANS CARBURANT)	147 kg
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR (ENV.)	13 l
ABS	Bosch 9.1 MP ABS à deux canaux (avec ABS dans les virages et mode Supermoto, désactivables)
DIAMÈTRE DISQUE DE FREIN AV.	300 mm
DIAMÈTRE DISQUE DE FREIN AR.	240 mm
FREIN AV.	Étrier flottant à deux pistons Brembo, disque de frein
FREIN AR.	Étrier flottant à un piston Brembo, disque de frein
CHAÎNE	X-Ring 5/8 x 1/4"
MODÈLE CADRE	Cadre treillis en acier au chrome-molybdène avec revêtement peinture poudre
SUSPENSION AV.	WP XPLOR-USD, Ø 48 mm
GARDE AU SOL	270 mm
SUSPENSION AR.	WP XPLOR with Pro-Lever linkage
HAUTEUR DE SELLE	925 mm
ANGLE DE CHASSE	62.3°
DÉBATTEMENT AV.	250 mm
ÉBATTEMENT AR.	250 mm

# PARTEZ À L'AVENTURE

READY TO RACE

\*Disponible en vente chez MADAUTO - ANDRAHARO

Madauto [www.madauto.mg](http://www.madauto.mg) 23 254 54 Rue Dr Raseta Andraharo Antananarivo madauto@madauto.mg facebook.com/madagascar.automobile



J'ai essayé le tout nouveau Super Soco F01 qui a un petit air de famille avec son cousin, le CPX. En version L3, c'est un scooter équivalents 125 cm<sup>3</sup>. L'esthétique générale est attrayante mais montre également

un engin solide et utilitaire, fait pour transporter des marchandises avec ses portes bagages solides et ses barres latérales de protection intégrées mais évidemment dans un confort pour des personnes de grande taille grâce à une bonne avancée des repose pieds et bien évidemment un deuxième passager... Bref un outil à tout faire pour une utilisation urbaine et péri-urbaine avec une autonomie annoncée de 60 km.

Je démarre l'engin avec une batterie à 97% et je me mets directement sur le mode 3 qui est le mode le plus énergivore, mais qui propose des reprises et des vitesses plus importantes...

Me voilà à la sortie d'Ankorondrano pour me rendre sur les sommets d'Ambatobe. La dynamique est instantanément présente et l'engin est très joueur, facile à manier. Après 45 minutes de conduite



Textes & photos :  
Vincent Verra

# Super Soco F01 de VMOTO





plafonnée à 80 km/h même en descente. En mode 2, la vitesse est plafonnée à 60 km/h. Sa batterie 60V / 45Ah,

logée sous la selle, dispose d'une puissance de 2.7 kWh et peut être rechargée entièrement en 3,5 heures. J'ai aimé l'aide à la marche arrière facile à utiliser pour se garer ou pour faire un demi tour dans des

à fond et un aller retour sur le By-Pass avec 37 km au compteur, le tableau de bord m'annonce une charge résiduelle de batterie de 47%. Doté d'un moteur de 3500 Watts et de 4700 W en pic, on peut facilement atteindre les 80 km/h, mais la vitesse est automatiquement

espaces exigus et le tableau de bord numérique simple mais complet, avec l'affichage de la vitesse, le niveau de la batterie et son pourcentage d'utilisation, trip et distance totale parcourue du véhicule.

Super Soco, la marque de VMoto est présente depuis près d'une année à Madagascar grâce à SODIAMA et DESIGN AUTO. VMoto opère sur un marché mondial en pleine croissance des véhicules électriques

à deux roues (cyclomoteurs électriques et motos électriques), avec un taux de croissance annuel composé (TCAC) moyen de 31,8 % par an et qui devrait atteindre 5,9 millions d'unités d'ici 2027. Le Super Soco F01 est garanti 2 ans, pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité. 📍



● Black ● Red ○ White ● Light Blue ● Sky Blue

DISTRIBUÉ PAR :



PRIX DE VENTE TTC :  
12 500 000 Ar

PERFORMANCE

**45**  
Km/h  
L3e-B

**2400**  
W  
Engine Peak Power

**80**  
Km  
Range

**80**  
Km/h  
L3e-A1

**4700**  
W  
Engine Peak Power

**65**  
Km  
Range

REVERSE FUNCTION

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### SUPER SOCO F01

MOTEUR	
Couple maximal	140 Nm
Cylindrée	Equivalent 125 cm <sup>3</sup>
Puissance maximale	4 700 W
Puissance moteur	3 500 W
Vitesse maximale	80 km/h
BATTERIE	
Autonomie	70 km
Batterie amovible	Oui
Chargeur fourni	Oui
Puissance batterie	2,4 kWh
Temps de recharge	3,5 h
CHASSIS	
Hauteur de selle	855 mm
PARTIE CYCLE Fonctionnalité	
Freinage couplé	CBS
Mode de conduites	3 modes + marche arrière
Véhicule	
Couleur	Bleu ciel, blanc, bleu, noir, rouge
Poids en ordre de marche	110 kg

TRACE

RACE TECH MADAGASCAR

## ATELIER

Réparation  
Entretien  
Préparation  
Dépannage

Contact rapide

032 97 874 99  
034 24 866 44

Adresse

Ankadifotsy enceinte Moto Tour  
Madagascar

# SKY TO SEA

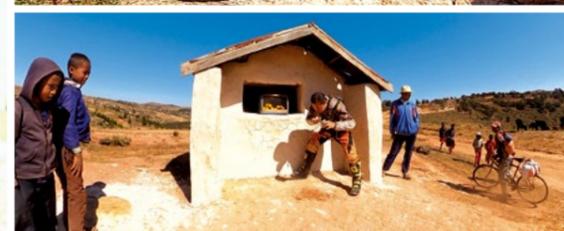
Tout commence par une banale conversation téléphonique entre Thierry et moi-même. Nous discutons de notre prochaine balade au départ de Manakara où nous résidons : On sort par tel village ? On passe par tel endroit ? Et si



Textes & photos : Florent DIDELOT

Heureusement pas de bobos et nous arrivons vers 13h sur le plateau de **Faratsiho**, ville nichée à 1700 mètres d'altitude, au milieu des volcans du **Vakinankaratra**.

En continuant, la faim commence à se faire sentir, on s'arrête alors dans un village de montagne. On dévore quelques sandwiches "à l'arrache", en compagnie des habitants, qui nous regardent, éberlués. Il nous reste encore 60 km à avaler. A cet endroit, la trace commence à devenir carrément dure. Des gros blocs de pierre, une végétation labyrinthe et des grosses montées commencent à entamer notre moral. Plusieurs fois il faut sortir de la trace GPS car la trace n'existe plus. Quand tout à coup au détour d'un virage, un énorme bourbier, dont je juge très mal la profondeur. Rappel à l'ordre immédiat, la moto est tankée, et j'ai même du mal à en sortir en bottes. Il est 15h30, on est à 2176 mètres, au col de **Vinaninony**, autant dire nulle part, et la moto est retenue par 70 cm de boue collante devant moi, il commence même à faire un peu froid. Après deux trois essais infructueux, on se fait clairement du souci. Mais c'est sans compter la magie de cette région et de ses habitants, car en quelques minutes, c'est presque une dizaine de jeunes qui sortent de la forêt pour venir nous prêter main forte. La moto sort de la glaise comme par enchantement et nous les remercions chaleureusement.



Nous finissons par arriver à **Antsirabe**, bien cramés, et Thierry tombe même en panne d'essence, par chance devant la station Jovenna locale, et nous en profitons pour faire le plein, laver les motos qui en ont bien besoin et nous rappeler tous les souvenirs marquants de cette journée, inoubliable.



on continue un peu plus loin, on pourrait explorer telle piste ! Tel coin, j'y suis jamais passé mais ça doit être sympa ! De fil en aiguille et au fur et à mesure de la conversation, la balade du dimanche commence à ressembler à un Manakara - Ranomafana, puis Antsirabe, puis pourquoi pas Antananarivo ? Cette histoire devient vite un raid moto et nous décidons de le faire en partant de Tana, dans le sens de la descente. Sage décision diront certains !

Le point de départ et la destination étant connue, reste à préparer la trace GPS, à grand renfort de Graphopper, OSMand et de Google Maps. L'étude des courbes de niveau me fait ajuster plusieurs fois le trajet, car l'Imerina, c'est quand même très montagneux !

Pendant ce temps-là, Thierry fait le tour des magasins pour les quelques achats nécessaires, pompe, chambre à air de secours, quelques pièces de rechange et nous voilà parés pour de nombreuses éventualités.

Dernier coup d'œil sur la météo de la semaine qui a l'air exceptionnelle, et nous voilà fin prêts pour partir à l'aventure. Nos étapes seront Antsirabe, Ambohimanga du Sud, Ikongo pour arriver à Manakara. Un vrai Sky to Sea !

## 1<sup>ER</sup> JOUR - ANTANANARIVO - FARATSIHO - ANT SIRABE | 200 KM

7h, les sacoches sont armées, on démarre les motos et on se faufile vers la **sortie de Tana**, adieu les embouteillages ! Un sentiment grisant, un brin de folie s'empare de nous alors que nous traversons la campagne avec pour premier objectif Antsirabe. C'est une décharge d'adrénaline indescriptible et propre aux débuts d'aventure.



Jusqu'à **Imerintsiatosika**, pas besoin de GPS, je connais la trace, à partir d'**Arivonimamo**, notre premier replein, j'active le téléphone, chargé en permanence par un powerbank ficelé à la plaque phare, 100% de batterie garanti !

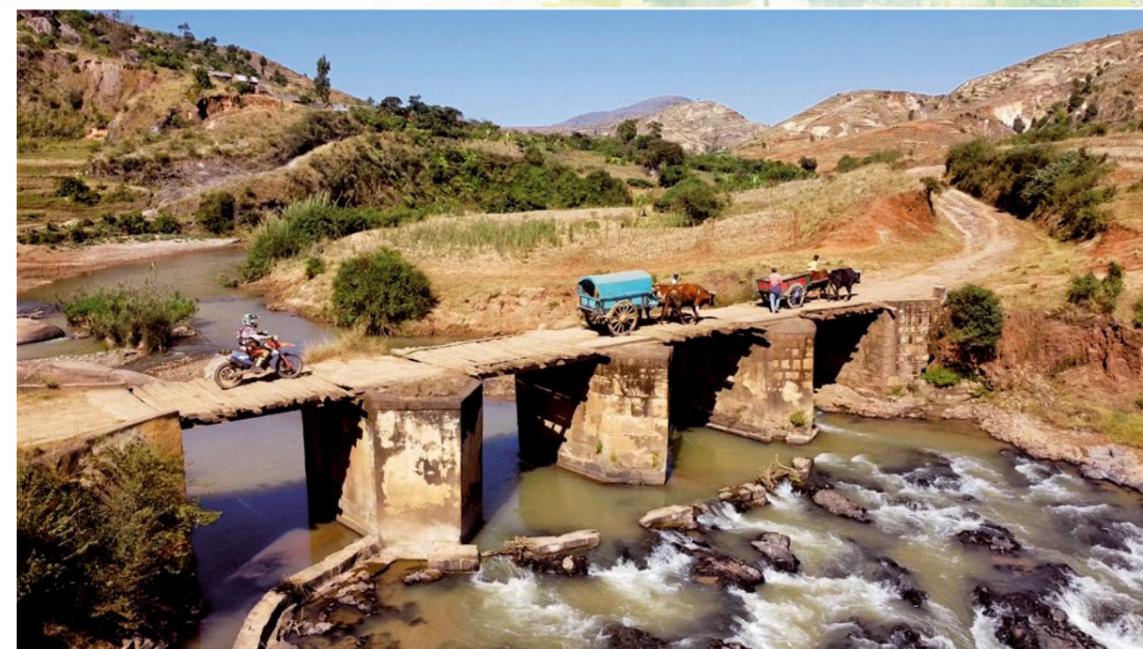
Nous traversons la piste d'aéroport d'Arivonimamo, dans le sens de la largeur, comme une ligne de démarcation entre la civilisation et l'inconnu qui nous attend, avec en fond les sommets de l'**Ankaratra**. Notre trajet jusqu'à Mandiavato, premier village important sur la route, est rythmé par les nombreuses roulottes à zébu que nous croisons, dans une ambiance far-west. La piste

est roulante et ne présente pas de difficultés, tant est si bien que nous avalons les kilomètres.

Arrivés à **Mandiavato**, le GPS nous envoie vers le sud, en direction de **Faratsiho**. Après être monté toute la matinée, le dénivelé négatif commence à être impressionnant, nous descendons sur les gorges de la rivière **Kitsamby** dans un enchaînement de courbes. Cascades, ponts, villages et pierriers nous forcent à ralentir l'allure.

Et puis sans prévenir, ça remonte sec, plus de terre rouge, changement radical de terrain, beaucoup de gros blocs de pierres et même une route entièrement effondrée qui nous force à faire demi tour pour prendre une déviation indiquée par des locaux. C'est que ça monte !

Première chute dans la boue pour moi et Thierry trébuché également dans une épingle.





## 2<sup>EME</sup> JOUR - ANTSIRABE - FANDRIANA - AMBOHIMANGA SUD | 185 KM

Le lendemain, nous traversons Antsirabe au petit matin, la ville se réveille doucement au rythme des vélos et des pousses. Cap plein Est pour grimper dans la montagne qui nous offre des paysages somptueux. Nous passons même au-dessus des nuages en atteignant le pic d'Ambohibato (2000 m). C'est assez roulant mais il nous faut rester vigilant, parfois la trace GPS nous fait dévier et il faut s'accrocher. A Soanindrarin, nous prenons la direction du Sud, vers Fandriana. S'ensuit une série de descentes interminables, à flanc de colline mais sur une piste suffisamment large pour avoir de la marge et profiter d'une vue sensationnelle. Après un premier raté de navigation et 5 km de décalage, nous arrivons à Fandriana, ville perchée en surplomb au milieu des rizières. Le pompiste de la station Total nous indique où trouver de l'essence en vrac car la pompe est en panne sèche, et nous faisons le plein tout en commandant le sakafa dans la gargote limitrophe. Il est à peine 12 h quand nous repartons car il nous reste ce que nous savons être le plus dur,



la piste qui mène à Ambohimanga du Sud, notre destination finale.

40 km plus tard nous voilà sur la fameuse piste des routes de l'impossible "Ambositra-Ambinanidrano", il est 13h 37 et nous sommes pour le moins confiant ! Il ne nous reste que 57 km pour Ambohimanga du Sud ! On se voit déjà continuer jusqu'à Ranomafana, et se prélasser au bord de la piscine d'un hôtel à 17h. Grave erreur.

Cette piste est empruntée par les contrebandiers de rhum, qui à dos d'homme ou de camion Mercedes des années 60, font grimper des centaines de litres de *toaka* par jour. La piste est creusée, effondrée, boueuse, glissante, parfois c'est un pierrier, parfois c'est un précipice, il faut en permanence choisir la bonne trace en avançant dans la jungle. A certains endroits, le camion a tellement creusé qu'on peut mesurer 5 mètres entre le bas et le haut du chemin. En avançant péniblement, je me refuse de croire qu'un engin motorisé à 4 roues peut espérer parcourir cette piste. Et pourtant au détour d'un virage il est là, le camion Mercedes vert, fièrement penché dans un angle impossible, en train de négocier un virage improbable. Nous le dépassons, complètement subjugués par la résilience de son équipage.

Vers 15h30, après maintes péripéties, nous atteignons Ambinanidrano,



le terminus du camion, l'état de la piste s'améliore, je ne compte plus que 30 km pour Ambohimanga Sud et me relâche, on est bientôt arrivés à destination. Non, pas du tout. Car si le camion n'y va pas, c'est parce qu'il ne passe pas. La piste se resserre et le soleil disparaît derrière les montagnes, avec Thierry, on sait qu'il ne faut pas traîner. Chaque petite rivière est l'occasion de traverser un pont cassé d'une manière différente, sur la moto, à côté de la moto, en poussant la moto sur un rail en suspension au-dessus de l'eau, sur un bac...

Chaque kilomètre est une épreuve mentale et physique, et le temps joue contre nous.

Au dernier kilomètre, il fait nuit. On se refuse à traverser une planche en bois jugée peu fiable et on contourne par un bras de rizière. Mon phare éclaire un objet métallique qui semble sortir de l'herbe. Un rail de chemin de fer, signifiant un pont de fortune au-dessus de l'eau, le dernier avant Ambohimanga Sud. Avec Thierry, on s'entraide pour passer les motos. Dans la manœuvre équilibre et précision sont les mots d'ordre. Les motos sur l'autre rive, nous croisons un "Dadabe" visiblement bien éméché, qui traverse le rail en funambule, en titubant de droite à gauche dans le noir complet en criant "Afakaaa iooo" (Caaa passeee).

Arrivés à Ambohimanga Sud, nous passons la nuit à l'hôtel Tsimanavaka, où une famille se plie en quatre pour nous recevoir au pied levé. La journée a été physique et le repos bien mérité.

## 3<sup>EME</sup> JOUR - AMBOHIMANGA SUD - IKONGO | 160 KM

Après une nuit bien fraîche au bord de la rivière, le chant des coqs et les cris des enfants ont fini de nous réveiller. Les pieds à terre, les courbatures de la veille se font sentir. On s'équipe un peu plus difficilement que d'habitude.

Le programme s'annonce chargé pour la journée, il nous faut rejoindre Ifanadiana dans un premier temps, puis Ikongo dans l'après midi, deux pistes à la mauvaise réputation, mais dans un sens, n'est ce pas ce qu'on est venu chercher ? Après un rapide petit déjeuner, et un plein d'essence, on quitte Ambohimanga Sud alors que la brume se lève, dans un décor féérique.

Quelques kilomètres plus tard, j'ai un voyant moteur qui s'allume sur le cadran. Je m'arrête pour un rapide checkup mais rien à faire, il faut continuer. Il nous faudrait deux jours en tracteur pour sortir de là ! Premier bac de fortune à traverser. On apprend avec les passeurs que les taxis-motos facturent 200 000 ariary pour prendre un passager vers Ifanadiana... La prochaine fois on prendra des doubles cale-pieds, pour rentabiliser l'opération !

La piste est difficile, mais fort de l'expérience de la veille, nous roulons à très bonne allure. Nous croisons de nombreux villages, plusieurs rivières, quelques bourbiers, et la moto avale les kilomètres sans broncher malgré la petite lumière orange qui me fait stresser.

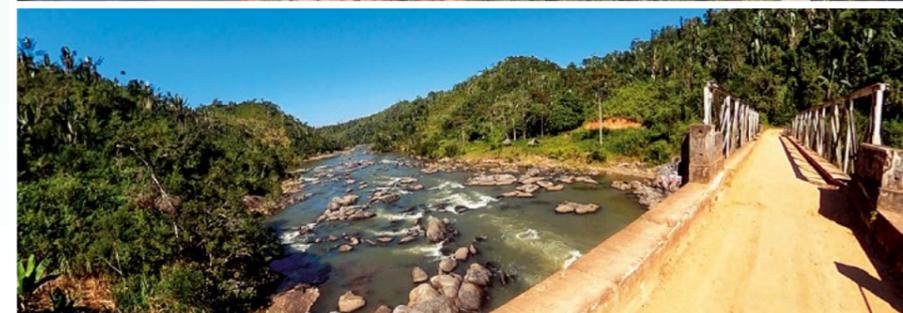
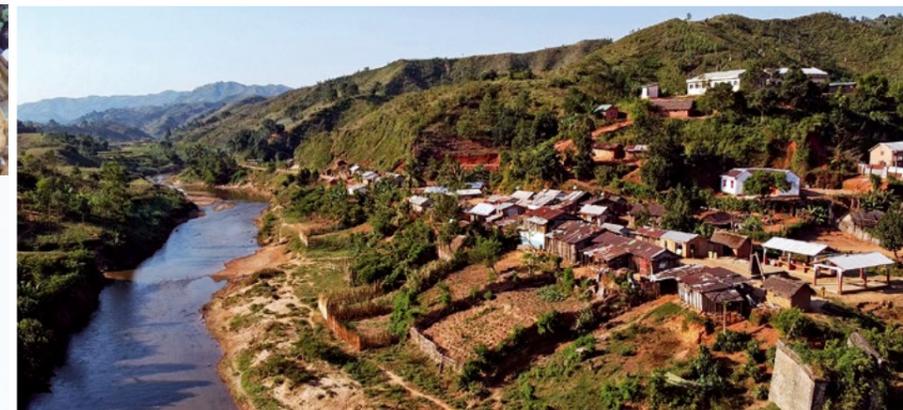
C'est vers 11h que nous arrivons à Ifanadiana, où nous remplissons nos réservoirs et nos estomacs. Tout de suite après le repas nous nous engageons sur la piste d'Ikongo, avec 94 kilomètres au programme.

Heureusement, malgré quelques "points noirs" plus techniques, la piste est relativement

roulante et le paysage défile. Festival de cascades, de ponts suspendus, de villages atypiques, et de vestiges d'un autre temps. Cette piste est une véritable merveille. Quelque soit l'endroit où nos regards se posent, c'est beau. A Tolongoïna, nous traversons la voie ferrée de la FCE qui relie Fianarantsoa à Manakara, au cœur des montagnes.

Notre avancée assurée nous donne l'occasion de sortir le drone, et de faire de très belles images, le soleil de l'après midi, plus rasant, donne une nouvelle dimension à ce parcours et apporte une lumière chaude à nos séances photos.

C'est finalement avec beaucoup d'avance sur les autres jours que nous entrons dans Ikongo, ce qui nous permet de nous occuper des motos et des vêtements, autour d'une Fresh glacée, appréciée à sa juste valeur.





# 4<sup>EME</sup> JOUR - IKONGO - MANAKARA | 150 KM

Levés au petit matin, nous sommes bien plus efficaces que la veille et partons beaucoup plus tôt. Il fait moins froid également. Mon starter ayant rendu l'âme depuis deux jours, je mets un bon coup de kick et la moto démarre au quart de tour, le voyant moteur s'éteint puis se rallume. Thierry connaît le trajet et m'a briefé sur la piste, rien d'insurmontable en comparaison de ce que nous laissons derrière nous ! Il s'agit juste de ne pas tomber en panne !



On tourne la poignée et nous voilà partis le long d'un des affluents de la Sandrananta, le fleuve qui coule plus loin, à Vohipeno. Décor encore une fois

au-delà de l'imaginaire avec d'un côté la rivière, derrière les montagnes de l'Andringitra sur une piste plaisante et joueuse. Un paradis du 2 roues, un eden pour enduriste.

Arrivée au bord d'une rivière, première pirogue, enfin pirogues, car il y en a une pour la moto et une pour le motard, il s'agit de ne pas lâcher la première collée contre la seconde. La traversée est l'occasion de discuter avec les habitants et de partager quelques sourires.



Entre Ikongo et Ifanirea, on est par moment sur un single track très sympathique qui traverse de nombreux villages. Les vestiges d'un pont suspendu nous font comprendre que la traversée de la rivière à moto s'impose. Nous roulons sur les galets humides, mais nous conservons l'adhérence ressortons sans encombre de l'autre côté.

La région est agricole, zébus, rizières, champs de manioc se succèdent. Nous nous arrêtons à Ifanirea, pour l'essence, où il est complexe de se frayer un chemin tant il y a du monde, car c'est jour de marché. A partir d'Ifanirea, la piste est plus ou moins goudronnée, et à l'exception de quelques ponts en bois et d'une seconde traversée de pirogue, rien de très technique à signaler.

Nous arrivons rapidement en vue du pont de Vohipeno, que nous traversons, puis nous nous engageons vers Ampasimeloka, un petit village que nous connaissons bien, niché au bord du canal et de l'océan.

Le canal des Pangalanes constitue notre dernière grosse épreuve. Les "vinany" (embouchures), sont fermées, et le niveau du canal a augmenté. Par mesure de sécurité, nous choisissons de pousser les motos plutôt que de s'engager moteur allumé dans l'eau.

Au milieu de la rivière, sous les regards dubitatifs de l'ensemble des habitants du village, l'eau grimpe à la limite du pot d'échappement. Ça passe. Un dernier effort et derrière la colline, l'océan Indien est en vue.



C'est donc très émus que nous attaquons les 30 km de sable qui nous séparent de Manakara, sur les traces de nos balades habituelles. Thierry tombe en panne d'essence à 2 km de Manakara, et en penchant la moto, il arrive à tirer les dernières gouttes du réservoir.

On traverse le pont de Manakara en conquérants, très heureux de retrouver nos femmes et nos familles. Enfin, arrivés à destination, une belle accolade vient conclure 4 jours de résilience et d'efforts, alors que nous sommes encore subjugués par la beauté de Madagascar. Nous rêvons déjà, de la prochaine "balade".

Retrouvez les vidéos du périple sur <https://www.youtube.com/@rideinmadagascar>



**MAD**

**GASGAS**

**MC250F**

**GET ON THE GAS!**

\*Disponible en vente chez MADAUTO - ANDRAHARO

**Madauto** [www.madauto.mg](http://www.madauto.mg) 23 254 54 Rue Dr Raseta Andraharo Antananarivo [madauto@madauto.mg](mailto:madauto@madauto.mg) [facebook.com/madagascar.automobile](https://facebook.com/madagascar.automobile)

# À NOSY BE

# Sur la piste "cacao"

Textes & photos :  
Vincent VERRA

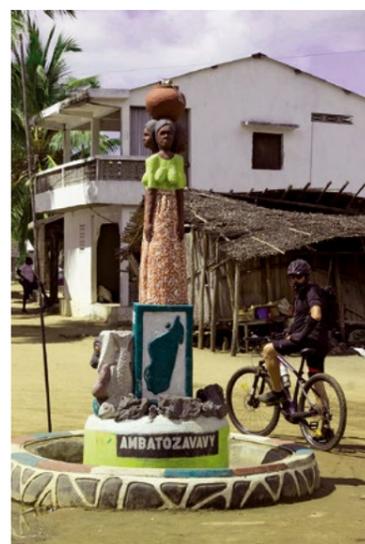
A Nosy Be, il y a 340 jours de beau temps par an, ce qui fait aussi pas mal de belles journées en perspectives !

Aujourd'hui, nous avons rendez vous à **Hell-Ville**, chez Nicolas notre guide et point de départ de notre balade. Nous sommes une petite poignée de curieux et d'amateurs de découvertes. L'heure n'est pas si matinale, nous essayons donc chacun nos vélos flambants neufs, sortis tout droit du carton... ou presque ! Les batteries ont été chargées, les selles sont réglées à notre taille et après le remplissage de nos gourdes, nous sommes prêt

à entamer cette petite aventure qui nous conduira d'Hell-Ville au village d'Ambatozavavy, en empruntant la piste du cacao, qui longe la limite de la réserve de Lokobe et traverse le sud de l'île de part et d'autre. La route est agréable car peu fréquentée et nous arrivons au fameux village de Marodoka (premier site d'implantation commerciale à Nosy Be occupé par les Antalaotra et commerçants indiens) où se trouve la plus ancienne mosquée de l'île.

profitons pour rouler jusqu'au bout et admirer cette baie qui a dû connaître pas mal de mouvements maritimes il y a plusieurs siècles déjà... L'endroit semble se peupler et se bâtir à nouveau avec l'essor du tourisme et la route goudronnée est en bon état. Enfin, de toute façon, c'est là que nous devons bifurquer et la route se transforme rapidement en une piste avec quelques ornières et zones boueuses...

L'ancienne jetée a été restaurée et même réaménagée depuis quelques années. Nous en





Ensuite le roulage est correct et nous pénétrons dans un monde rural, avec de petites rizières, des zébus et des champs d'Ylang Ylang, qui alternent avec de la forêt. Le calme est là, le vert domine, nous sommes bien et les VTT à assistance électrique font le job. Nous montons sans trop d'effort, puis nous descendons dans des ombrages de manguiers magnifiques.

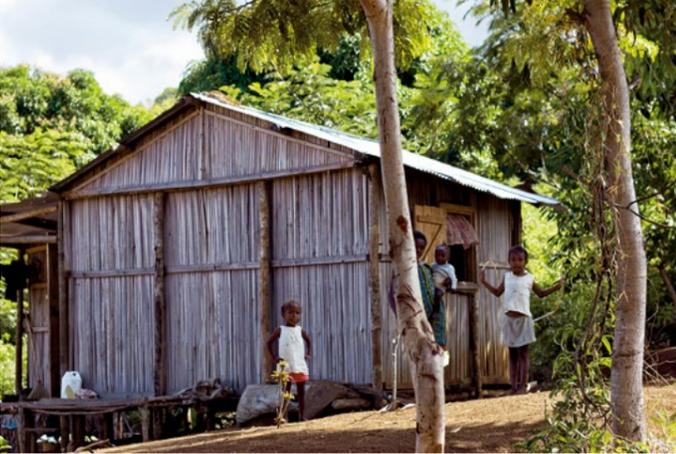


les mollets... Nous arrivons enfin en vue de la baie d'Ambatozavavy, point de départ des pirogues pour la réserve de Lokobe. Nous nous arrêtons dans une des nombreuses

gargotes du village, animée par un gros haut-parleur qui nous balance au rythme du salegy. Ce sera un rafraîchissement opportun et un bon moment de convivialité.



Cette piste continuera ainsi jusqu'à **Ambatozavavy**. Nous traversons la plantation de cacaoyers du célèbre chocolatier français *Pralus*, dont le savoir faire et la qualité de ses chocolats sont internationalement reconnus... La vie est paisible et nous passons près d'un ou deux petits villages où le temps s'écoule infiniment... Les villageois nous saluent, on croise une rare moto et un tracteur... Les kilomètres s'avalent facilement et le soleil commence à nous lécher les avants bras et





Puis nous repartons en direction d'Hell-Ville en empruntant une piste qui coupe d'immenses champs d'Ylang Ylang qui ont colonisés les collines à perte de vue. Ces arbres taillés pour la collecte de leur fleurs sont tous bicornus et embaument sur notre passage. Les montées sont longues mais grâce aux assistances nous gardons un bon rythme de progression. Nicolas notre guide nous conduit à une ancienne plantation appartenant à la famille Hassanaly. Dans cette concession qui cultive différents produits et épices, un arbre gigantesque fait l'objet de rites sacrés. C'est un vieux banyan dont l'ombre est salubre.

Nous repartons par une piste pour rejoindre le dernier point de notre périple Dar es Salam. Les petites collines et une grande plaine sont quasi déboisées et fort peu peuplées. Nous traversons une ancienne et vaste propriété dont la riche demeure en pierre est située au sommet du domaine aujourd'hui à l'abandon. Autrefois planté de cannes à sucre, les propriétés de la SIRAMA qui longent la route principale sont maintenant urbanisées. Les cannes à sucres ont laissé malheureusement place au béton et aux nombreuses clôtures. Notre aventure se termine avec une nouvelle image de l'île... moins touristique, encore naturelle et traditionnelle ! 🍷



AVEC MBIKE NOSY BE

# NOSY BE À VÉLO

POUR TOUS LES NIVEAUX

<p><b>DEMI JOURNÉE</b></p> <p>location vélo <b>180.000 Ar</b></p>	<p><b>JOURNÉE COMPLÈTE</b></p> <p>location vélo <b>230.000 Ar</b></p>	<p><b>GUIDE OBLIGATOIRE</b></p> <p>demi journée <b>100.000 Ar</b> journée complète <b>120.000 Ar</b></p>	<p><b>TRANSPORT</b></p> <p>départ Hell Ville <b>70.000 Ar</b> départ Andilana <b>100.000 Ar</b> art Ambatoloaka <b>Gratuit</b></p>
---	---	--	--

**Excursions à Nosy Be,**  
dans des décors exotiques et inoubliables  
en VTT à assistance électrique (moteur Bosch)



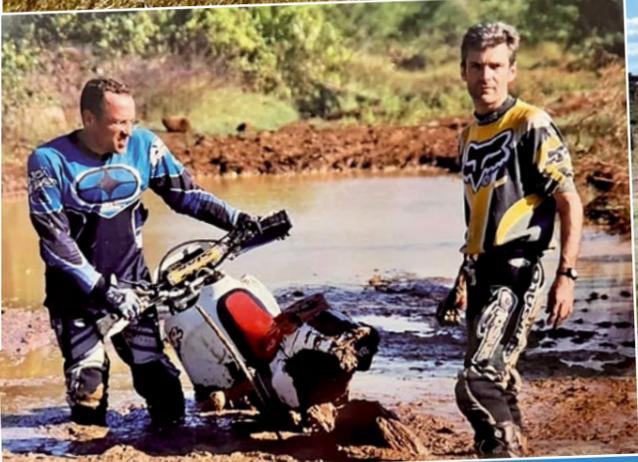
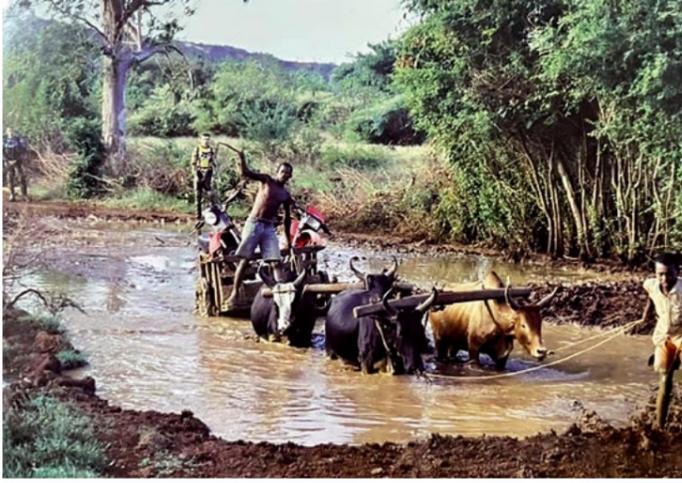

+261 34 68 192 19

mbike adventure nosy be



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

# Vos images sont publiées !



# Sur les collines autour de l'Angavokely

Il est 6 heures du matin. Nous nous sommes tous levés aux aurores. La demi-journée « va être longue » mais ça en vaut sûrement la peine.

Textes & photos  
Vincent VERRA

**R**assemblés sur les hauteurs d'Ambatobe, nous sommes motivés pour prendre le chemin du sommet de l'Angavokely, notre objectif situé à une trentaine de km.

Aller et retour ce sera plus de 60 km, qui seront effectués pour ma part sur un VTT CUBE à assistance élec. Ce dernier dispose de plusieurs modes d'assistance bien sûr mais surtout d'une grosse batterie de 750 Ah, qui va me permettre de profiter d'une grande autonomie et de ne pas trop souffrir dans les nombreuses difficultés.

Le groupe compte onze passionnés de VTT, dont six feront le parcours en ne comptant que sur leur capacité musculaire ! Le groupe file déjà avec un lever du soleil teinté d'orangé et de petites brumes dans les bas fonds... il fait encore frais en ce début septembre, mais le temps est au beau fixe et nous aurons tout le long une température idéale. Descentes, montées s'alternent sur les nombreuses collines qui jouxtent de loin la RN2. Nous passerons pas trop loin de l'ancienne léproserie de Manakavaly... puis d'une carrière qui semble encore en activité...





Les panoramas sont de toute beauté et nous les apprécions d'autant plus lors des arrêts ravitaillement... Nous changeons ensuite de côté

par rapport à la RN2 et nous commençons à nous rapprocher du massif de l'Angavokely. Ce massif est, depuis 1999, une station forestière

et bien que les pentes ont été plantées d'arbres exotiques comme le pin et l'eucalyptus, il demeurerait encore il y a quelques années les restes de forêt primaire

d'altitude sur ses sommets. Je dis restait, car les coupes de bois sont légions et organisées... et il ne reste plus grand chose une fois que la hache est passée...





Le chemin en bas du massif est bien indiqué et fait parti d'un sentier GR, avec des bornes régulières. Nous commençons l'ascension de plusieurs km avec une pente assez rude. Mais plus on monte et plus la forêt s'épaissit avec une ombre et une fraîcheur agréables. Le dernier km est goudronné mais très pentu et nous arrivons enfin sur un promontoire assez vaste et plat qui accueille de nombreuses antennes relais, plus ou moins récentes. Ce sera l'endroit idéal pour nous ressourcer un peu avant d'entamer la descente et le retour. Tout le monde est ravi et le moral des troupes n'a pas été affecté malgré les forts dénivelés parcourus...

pentons pour se retrouver sur des crêtes qui reviennent vers la RN2 que nous emprunterons sur un petit km avant de reprendre un chemin de terre. La poussière est omniprésente en cette saison sèche et le soleil commence à bien chauffer... nous devons nous hydrater régulièrement, pour garder un rythme soutenu.



Le retour est marqué par une crevaillon vite réparée par notre « tour-leader », Stéphane, toujours bien équipé pour affronter ce genre de problème...



Le groupe repart et nous voyons donc l'autre versant du massif, victime d'une coupe rase... Puis on abandonne ses

Enfin, nous arrivons en vue d'Ambatobe avec la traversée du village du père Pedro et la dernière montée avant de retrouver les voitures... Stéphane nous a préparé des boissons fraîches que nous partagerons avant de regagner nos pénates avec nos poumons chargés d'air pur, nos visages burinés par le soleil et nos cerveaux chargés de bonnes émotions pour la semaine ! ☺

Textes & photos : Vincent VERRA



## ANDRIANJAKA RAZAFINDRAKOTOHASINA

DIT DADOU



parents un deux roues, pour que je puisse me rendre à mes cours. La Vespa était la première option, mais on me l'a déconseillé à cause de la fragilité de l'embrayage. Finalement, une Yam DT 125 avait fait l'affaire.

A partir de là, je me suis intéressé au monde de la moto, en particulier du tout terrain, en lisant des magazines que je chinai du côté des bouquinistes d'Ambohitatovo... puis je me suis passionné pour les courses de moto tout terrain.

Nous avons créé le « larivo Moto Club » en 1993 car l'organisation d'une course doit être assurée par un club. A cette époque, nous avions organisé de nombreuses courses de mobylettes, motos trails et moto cross du côté d'Ambohidratrimo et au bout de piste d'Ivato.

Ce 2 novembre 2023, Madagascar a accueilli l'Assemblée Générale FIM Africa. Un homme a dû savourer plus que les autres cet événement, il s'agit du fondateur et premier Président de la FMaM, la Fédération Malagasy de Motocyclisme, Maître Andrianjaka Razafindrakotohasina dit Dadou.

# Passion, action, réactions...

**Tu as eu plusieurs casquettes dans le milieu de la moto et de l'énergie à revendre pour mener de front tout ça, d'où te vient cette passion pour la moto ?**

La passion de la moto m'est venue quand j'étais étudiant en droit, à la faculté d'Antananarivo. Comme je suis assez grand, je ne rentrais pas dans le bus menant à Ankatso, du coup, j'ai demandé à mes

La section moto était auparavant affiliée à la Fédération Malagasy de Sport Auto Moto. Et comme j'avais des fils qui pratiquaient et pratiquent encore les compétitions de moto, on avait participé au championnat du monde junior de motocross en août 2011 à Cingoli (Italie). Mais, en arrivant là bas, on nous a dit que la Fédération Malagasy de Sport Auto Moto n'est pas reconnue par la Fédération Internationale de Motocyclisme. Mais Jao a pu quand même participer à la course grâce à l'aide d'autres fédérations. De là est



on dit dans notre jargon. En 2013, j'ai eu la chance de faire en Harley Davidson une partie de ce que les motards appellent la "Mother Road", la route « 66 » pour les profanes, avec deux amis de Madagascar (Ils se reconnaîtront). Mais au bout de 200 miles, je me suis ravisé car j'avais marre de rouler sur des lignes droites de 50 miles dans des endroits désertiques, Hihhi ... !

Toujours en 2013, j'ai accompagné deux pilotes malagasy - Jao Razafindrakotohasina et Ted Boyaval - pour des stages de perfectionnement à San Diego (Californie - USA) chez



### DADOU

- Fondateur du Moto Club IMC en 1993.
- Fondateur et premier Président de la Fédération de Motocyclisme en 2014.
- Organisateur de compétitions, père de compétiteurs et ancien compétiteur lui même.
- Actuellement coach d'un jeune crossman plus que prometteur.

Dadou est une personnalité incontournable du milieu moto depuis plus de 30 ans, et pourtant ces multiples activités relèvent de ses loisirs, car notre homme a un tout autre métier que la moto... Bien que très occupé, il nous fait l'amitié de jouer le jeu de l'interview.

l'équipe (les membres du bureau exécutif) s'était fixée plusieurs objectifs - dont l'affiliation au sein de la FIM. Chose très compliquée au vu des procédures à suivre. Et à la fin du mandat, on a dépassé largement nos objectifs. Etre président d'une fédération sportive demande beaucoup d'abnégation et de sacrifices. Je ne me suis pas représenté lors de l'Assemblée Générale électorale en 2018 malgré le fait que je pouvais encore me représenter pour un second mandat (selon les statuts de la FMaM). J'ai préféré passer la main à une autre personne aussi, sinon plus, passionnée que moi qui avait d'autres manières de penser et de faire pouvant encore améliorer la FMaM.

La preuve, c'est sous la présidence de Tsirava Razafimahefa « Tsitsi » que l'on a pu obtenir l'organisation de l'Assemblée Générale de la FIM AFRICA cette année à Nosy Be du 3 au 4 Novembre 2023.

**Tu as voyagé et roulé dans beaucoup de pays, USA en Harley, Italie avec Jao et Afrique du Sud avec Jeremy pour des compétitions internationales, raconte nous quelques anecdotes...**

Etre motard nous donne cette sensation de liberté, cette envie d'aller partout, de "rouler" comme

Marty Smith - ancien champion des États Unis de Supercross de 1976 à 1978. Les deux pilotes ont pu rouler sur plusieurs pistes aux alentours de San Diego dont le fameux Pala Raceway. Et cela leur a été bénéfique car ils ont pu rouler avec les Chad Reed, Ivan Tedesco, Marvin Musquin, le jeune Cooper Webb ainsi que le vétéran Carmichael. Aux States, tous les pilotes roulent ensemble sur un circuit que tu sois poireau ou professionnel. Je me souviens toujours de la bourre entre Jao, Ted, Chad Reed et Ivan Tedesco. Les deux derniers laissaient nos deux pilotes mener la meute. Le rythme commençait à s'accélérer, les deux professionnels mettaient la pression à nos deux jeunes pilotes au point que Jao a prit une grosse gamelle, mais vraiment une grosse, le laissant presque groggy. Chad Reed a arrêté la meute pour relever Jao, mais ce dernier, pour ne pas avoir honte devant "le" Chad, s'était mis debout tout en titubant et tout le monde avait bien rigolé...

A la fin des stages, le coach (Marty Smith) qui est aussi le manager d'un team qui participait aux championnats US de SX avec Vince Friese nous avait invité et offert des pass VIP pour assister à la dernière manche du championnat à Salt Lake City, permettant de se promener sur tout le site, même

au bord de la piste quand le timing le permettait. Imagine mon enchantement lors des practices alors qu'un certain Eli Tomac s'assoit à côté de toi pour regarder ses adversaires et ma tête lorsqu'un certain Ken Roczen et Justin Barcia étaient à côté dans les toilettes !

Actuellement, comme je n'ai plus de fonction au sein la FMaM, je consacre mon temps à entraîner un jeune "prometteur", comme tu disais, Jérémy Rakotoarimanana (« Keke »). C'est le fils d'un ami qui était sur les mêmes bancs que moi au collège Saint-Michel. C'est un jeune qui en veut. Il s'entraîne trois fois par semaine à raison d'un plein et demi de réservoir à chaque séance. C'est un talent brut, qu'il faut polir. Il profite aussi de l'expérience de ses deux aînés (Randy et Aaron). C'est un teigneux qui déteste la défaite. Il a participé au MXOAN (Motocross Of African Nations) qui s'est déroulée à Cape Town, au mois d'août 2023. Il s'est classé dans le Top 12 continental. Et ce déplacement à l'extérieur lui a été bénéfique. Cela lui a permis de constater le niveau des autres concurrents mais surtout, il a pris conscience des taches qu'il faut abattre pour arriver à un certain niveau international. De ce fait, on se rend tous les mois à Tamatave pour rouler sur le fameux circuit de Datsara, qui est un circuit sable à 100%. Rouler sur le sable, lui permet d'ouvrir les gaz en grand mais surtout lui permet de peaufiner une technique de conduite agressive.

**En vrai passionné et collectionneur, tu possèdes quelques-unes des plus belles motos du pays, une HD, une Goldwing, des KTM et BMW... Quelles sont tes motos préférées ?**

C'est vrai, je suis un passionné de moto et j'essaie de me faire une petite collection pour assouvir cette



cylindres à plat, radio, etc.), surtout qu'il y a une marche arrière vu le poids de la machine et la difficulté à manœuvrer à l'arrêt. D'ailleurs, un petit comparo entre la Goldwing et la RT 1250 serait intéressant sur la route à Madagascar. Est-ce que cela te brancherai de la faire ?

Cette année, j'ai emprunté la RN7 avec mes deux fils, entre Tana et Tuléar et retour. Rouler avec ses enfants est une sensa-

passion. Le vrai problème est de les faire sortir pour qu'elles ne rouillent pas. Hahaha !

La collection a débuté avec une Harley Davidson Fatboy 1450 de 2003. Le premier modèle à injection au sein de la marque. Après sont arrivées les KTM mais je n'ai gardé que la Superadventure 1290 R de 2023. Après avoir roulé KTM pendant plusieurs années, j'ai essayé une BMW et là, mes yeux se sont ouverts. J'ai été de suite fasciné par la GS 1200 BMW. Pour moi, c'est la moto idéale pour Madagascar. J'ai roulé avec la GS 1200 pendant de nombreuses années avant de la remplacer par une GS Adventure 1250.

J'ai toujours dit à mes amis de ne pas essayer la GS BMW avec le risque de le regretter après. Hihhi. Et c'est avec mes amis du Club « BMW Safari Madagascar » que je sillonne le pays actuellement. Devenu fan de moto allemande, la BMW RT 1250 est venue compléter la gamme routière puis la Honda Goldwind 1800 DCT qui est vraiment une limousine sur deux roues (six

tion unique et je souhaite à tous les pères motards de vivre cela !

**En tant que Raiamandreny, un vœu pour la Moto Malagasy ?**

Raiamandreny est un grand mot, lourd de sens pour les Malagasy. Je ne suis qu'un acteur parmi tant d'autres dans le milieu du développement du sport moto à Madagascar.

Une chose est sûre, le sport moto malagasy est une discipline qui aura sa place au soleil et permettra à Madagascar de se faire connaître par le biais de ses pilotes au niveau international. Et cela grâce à des gens de bonne volonté, aux concessionnaires mais surtout grâce aux parents des pilotes et aux pilotes eux-mêmes.

**Dadou, merci beaucoup d'avoir partagé toutes ces histoires avec nous.**

Par François SERRANO

# Mr. Bricolage

On peut compter sur lui.



22 369 07

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

## petites annonces

À VENDRE

Vespa GTS 250ie



Tél : 038 11 328 68

À VENDRE

Triumph Commander Thunderbird 1700



Tél : 038 11 328 68

à vendre KAWASAKI KLX300R

300cc 4 temps 110 kg démarrage kick réservoir 10l. Etat neuf 4.000km



15.000.000 Ar contact : 033 11 01 194

À VENDRE

Suzuki GSR 750



Tél : 038 11 328 68

À VENDRE

Suzuki V-Strom 1000



2 000 km  
Tél : 038 11 328 68

DES PIZZAS GM À 17.000 ARIARY



LEADER PRICE : ANDRANOMENA - ANKADIMBAHOAKA - AMBATOBE.

STATIONS JOVENA : ANOSIZATO - BY PASS - 67HA.

# 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.

VOUS AUSSI,  
COMMUNIQUEZ  
SUR

## Moto

MADAGASCAR MAGAZINE

NOTRE SERVICE  
PUBLICITÉ

Tél : (+261) 32 03 730 00  
(Helvia)

E-mail :  
mmmcommunication1@gmail.com

Ce magazine  
est distribué  
par M'BIKE LOGISTIC



MADIROKELY  
HOUSE *nosy.be*

Une villa de vacances cosy et intime  
avec un accès direct à la mer, située  
sur la plage de Madirokely Nosy-Be.

+39 392 856 6299 (IT)  
madirokelyhouse@gmail.com



Tana Martial Arts  
Health & Fun

POUR TOUS LES NIVEAUX - COURS ENFANTS (10 ET 16)  
**VOTRE SALLE 100%  
ARTS MARTIAUX**  
BOXE ANGLAISE - KICKBOXING - JIU-JITSU - MUAY THAI - etc

OUVERT 7 JOURS SUR 7

ANKADIMBAHOAKA

034 73 920 28  
info@tanamartialarts.com

## Moto

MADAGASCAR MAGAZINE

N°11 | OCTOBRE - NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2023 | Trimestriel  
motomadmagazine@gmail.com  
BP 5168 Antananarivo 101

EDITION Vincent VERRA

RÉDACTEUR EN CHEF François SERRANO

RÉDACTEURS F. SERRANO, V. VERRA, F. DIDELOT

CRÉDIT PHOTOS V. VERRA, F. SERRANO, F. DIDELOT, MBIKE, Dadou

RAZAFINDRAKOTOHASINA, TRAIL RANDO

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

MAQUETTE Stève RAMIARAMANANTSOA

IMPRIMERIE NIAG Antananarivo  
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 - Octobre 2023  
Photo de couverture : © Trail Rando

# Allianz

## Être bien assuré c'est être libre



Retrouvez-nous sur [allianz.mg](https://allianz.mg)

Rez-de-chaussée de la Tour Zital Ankorondrano | Tel: 020 22 579 00

E-mail: [azmg\\_allianz\\_madagascar@allianz.com](mailto:azmg_allianz_madagascar@allianz.com)

74 Chevaux 147 kg Roue Av 21" - Ar 18"



**701** Enduro Supermoto 2023

**60.000.000 Ar TTC disponible à l'essai\***

\*offre soumise à conditions dans la limite des stocks disponibles, rendez-vous en magasin pour en savoir plus.



74 Chevaux 148 kg Roue Av 17" - Ar 17"



**Husqvarna**  
MOTORCYCLES

032.07.179 .66  
.96

100% Moto Antananarivo,  
Immeuble STTA Alarobia

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