

Moto

MADAGASCAR MAGAZINE



Janvier - Février - Mars 2024 | N° 12

MATHIAS

LA FORCE TRANQUILLE!

ESSAIS

BSA 650 GOLDSTAR A LEGEND IS BACK

VMOTO TC MAKE RIDING BETTER THAN DREAM...

SHERCO 300 SEF FACTORY 2024 AUCUN COMPROMIS

VOGE 300 RALLY UN TRAIL POLYVALENT

HUSQVARNA FE 450 MY24 AU MADAGASCAR CHALLENGE 2024



EVASION

Cap au Nord POUR LE CLUB MAXISCOOTER 261



RAID VTTAE

Du lac Alaotra à l'océan Indien



TECHNO

Un vélo Made in Mada LE LONG TAIL CARGO MBIKE

MOTUL



POUR UNE CONDUITE TOUJOURS FLUIDE !



Edito

L'ANNEE 2024 EST PARTIE AU TAQUET

Il y a une course de Cross ou d'Enduro tous les week-end et les randonnées sur route ou sur piste ont déjà démarré, malgré une météo de saison... mais aussi une actualité riche en nouveautés, en aventures humaines et entrepreneuriales.

PAS DE TREVE POUR LES BRAVES !

Pas étonnant dans ce contexte de voir toujours plus de 2 roues arpenter nos routes et chemins, et de voir encore de nouvelles marques de moto débarquer sur la Grande Île. Après VMOTO et DUCATI, c'est maintenant VOGÉ et BSA qui viennent compléter la longue liste des marques présente à Madagascar, et les essais réalisés révèlent qu'elles sont les bienvenues, vu l'enthousiasme des « test-rider ».

La moto électrique prend son envol ! Avec la VMOTO TC, le modèle d'entrée de gamme donne envie d'essayer les autres...

Florent nous amène une fois encore à Manakara, mais cette fois-ci pour l'essai de la SHERCO 300 SEF dont il est tombé sous le charme.

Dans ce numéro 12, la rubrique *Voyage / Aventure* est plus présente que jamais.

Le raid VTT grâce au trio Stéphane, Fred et Vincent. Une aventure intense hors des sentiers battus.

Le club Maxiscooter 261 sort une nouvelle fois de sa zone de confort en affrontant « le Grand Nord » et la SAVA en scooter, bravo les gars !

Une rubrique *Techno* très intéressante avec la visite d'un site de production de vélo Made in Madagascar. Inspirant !

Pour finir, une interview de Mathias Plantive, le nouveau champion de Madagascar de tout-terrain, aussi gentil dans la vie que bestial au guidon d'une moto. A découvrir...

Avec un tel démarrage, 2024 l'année de tous les records ? 🍀

François SERRANO
Le rédacteur en chef

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

RETROUVEZ-NOUS SUR FACEBOOK & INSTAGRAM :
[Moto Madagascar Magazine](#)



Moto
MADAGASCAR
MAGAZINE



Sommaire

- 4** **ESSAIS**
BSA 650 GoldStar : A legend is back !
- 8** VMOTO TC, ...
Make riding better than dream...
- 12** **PORTRAIT**
Mathias : La force tranquille !
- 16** **ESSAIS**
Sherco 300 SEF Factory 2024 : Aucun compromis !
- 20** VOGÉ 300 Rally :
Un trail polyvalent
- 24** **PORTFOLIO**
- 26** **ESSAI**
Husqvarna FE 450 MY24 au Madagascar Challenge 2024
- 30** **TECHNO**
Un vélo Made in Mada :
Le Long Tail Cargo MBike
- 34** **RAID VTTAE**
Du lac Alaotra à l'océan Indien
- 42** **EVASION**
Cap au Nord pour le Club Maxiscooter 261
- 46** **LIFESTYLE**
Du matos pour les motards
- 48** **NEW PARTS**
Bichonner votre moto

BSA 650 GOLDSTAR



A LEGEND IS BACK!

"Pour nous, la nouvelle BSA Goldstar n'est pas seulement une moto, c'est l'expression d'une émotion et d'une passion à l'origine de la renaissance de la marque."

Ashish Singh Joshi – Directeur de BSA Company Ltd

50 ans tout juste après la fermeture de l'usine Birmigham Small Arms company LTD ou BSA, la marque réapparaît sous les traits de la BSA 650 GOLDSTAR.

En effet, BSA appartient aujourd'hui au groupe indien Mahindra, qui possède d'autres marques historiques comme Jawa ou Yezdi et qui a beaucoup investi dans la conception de cette première moto. En fait, la BSA 650 Goldstar s'inspire de la BSA Rocket Goldstar qui fut produite entre 1962 et 1963. La nouvelle BSA 650 Goldstar n'a rien d'une vieille grand-mère et l'ingénierie a été particulièrement étudiée pour faire de ce néo-rétro une moto moderne aux normes Euro 5...

Textes & photos : Vincent VERRA



Un moteur monocylindre, une stratégie vraiment originale pour cette cylindrée. D'ailleurs derrière ce gros mono se cache un moteur moderne. Un Rotax (d'origine autrichienne) refroidit par eau et à carter sec, qui fournit 46 chevaux à 6000 tr/min et un couple de 55 NM à 4000 Tr/min. Ce mono-cylindre permet d'obtenir un gain de poids et un centre de gravité plutôt bas. Avec ses 198 kg à sec la moto est bien équilibrée et maniable.

Côté châssis, c'est un double berceau en acier, doté d'une fourche de 41 mm, protégée ce qui lui donne un look vintage. Les amortisseurs arrière sont réglables. Le réservoir propose 12 litres de contenance assurant une autonomie de plus de 250 km.

Mathias Plantive, pilote off-road de l'année 2023 nous a gentiment accordé quelques heures pour partir au guidon de la nouvelle BSA 650 GOLDSTAR :

« J'ai d'abord été agréablement surpris par sa prise en main facile et une fois en route, par sa puissance. On aurait pu croire qu'avec son look vintage, elle n'aurait pas eu autant pêche, mais détrompez-vous, elle a du couple, elle est agréable à rouler et elle est maniable !

Son moteur est doux et la moto est silencieuse peut-être un peu trop (normes Euro 5) et je dirai que ça pourrait être un bémol pour ceux qui aiment faire du bruit, mais finalement la moto est très discrète et ce n'est pas plus mal.

J'ai trouvé qu'elle avait un bon gros freinage, surtout à l'avant. Montée d'origine avec des disques Brembo, elle s'arrête vraiment quand on le décide. D'ailleurs l'ABS sur les pavés ça peut vite vous surprendre !

Si j'avais quelque chose à redire, je parlerai de la fourche, un petit peu rigide à mon goût sur les pavés et du reflet sur le tableau de bord qui peut éblouir, lorsqu'on roule en plein soleil.

En résumé, j'ai vraiment apprécié me balader avec cette moto originale, très agréable et qui reprend les codes d'une belle rétro ! »



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

BSA 650 GOLD STAR 2022

CHÂSSIS	
Cadre	double berceau en tubes d'acier
Réservoir	12 litres
Hauteur de selle	780 mm
Empattement	1 425 mm
Poids à sec	198 kg
Poids en ordre de marche	213 kg
TRAIN AVANT	
Fourche téléhydraulique Ø 41 mm	
1 disque Ø 320 mm, étrier Brembo 2 pistons	
Roue AV : 100 / 90 - 18	
TRANSMISSION	
Boîte à 5 rapports, manuelle	
Secondaire par chaîne	
TRAIN ARRIÈRE	
2 amortisseurs latéraux	
1 disque Ø 255 mm, étrier 1 piston	
Roue AR : 150 / 70 - 17	
MOTEUR	
Monocylindre en ligne, 4 temps	
Refroidissement : liquide	
Injection	
2 ACT	
4 soupapes par cylindre	
652 cc	
45 ch à 6 000 tr/min	
5,70 mkg à 4 000 tr/min	
Rapport poids / puissance : 4.4 kg/ch	
Compression : 11,5:1	
ÉQUIPEMENTS	
Assistance au freinage : ABS	



*Disponible en vente chez MADAUTO - ANDRAHARO

Madauto
www.madauto.mg



23 254 54

Rue Dr Raseta Andraharo Antananarivo
madauto@madauto.mg facebook.com/madagascar.automobile

Mr. Bricolage

On peut compter sur lui.



22 369 07



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

IMPORTÉE ET DISTRIBUÉE PAR :



PRIX DE VENTE TTC : 44 900 000 AR À 46 000 000 AR SELON LES OPTIONS

GARANTIE 2 ANS PIÈCES & M.O.

LA VMOTO TC, ...

Après les scooters Mot'aratra et F1, la VMOTO TC est la première moto électrique que j'essaye et dès les premiers tours de roue, je ne peux m'empêcher de sourire sous mon casque. La surprise du silence et de la puissance instantanée fait à chaque fois son petit effet.

Esthétiquement très réussie, on devine un bijou de technologie avec une ligne vintage. En plus d'être jolie cette petite moto marche fort pour un modèle d'entrée de gamme. Tout en roulant je prends la mesure de la qualité des équipements qui composent cette moto. Le moteur Bosch situé dans la roue arrière, les freins à disque, avant et arrière, couplés, une belle fourche inversée anodisée... Très confortable grâce à une large selle et des bonnes suspensions,

Make riding better than dream ...

mais aussi grâce à des cale-pieds réglables en hauteur pour adapter l'ergonomie de la moto à tous les gabarits. Les inévitables embouteillages pour sortir de la ville sont l'occasion d'éprouver son exceptionnelle maniabilité. La combinaison d'un poids plume et d'un cadre rigide alu/acier donne une moto aux réactions

saine, très sécurisante. A droite au rond-point et gaz sur la 4 voies du marais Masay. Gaz, le mot n'est pas très bien choisi pour une moto électrique mais traduit bien la poussée qui vous fait passer de 45 à 70 km/h en 3 secondes... Même si ce modèle n'ira pas beaucoup plus vite, cette vitesse est largement suffisante pour évoluer en ville. Les 65 km



Textes : François Serrano
Photos : Vincent Verra





d'autonomie de la batterie sont suffisants pour les besoins quotidiens de la plupart d'entre nous. A ce stade de notre essai c'est un sans faute ! Mais d'où sort cette marque qu'à ma grande honte je ne connaissais pas ?

Créé en 2001, VMOTO est un fabricant australien. Distributeur mondial de deux-roues électriques, l'entreprise a réussi à faire sa place sur ce marché en pleine croissance, en étant le premier arrivé dans



le domaine des véhicules électriques... La société possède une usine de 30 000 mètres carrés à Nanjing, en Chine, où elle produit une large gamme de scooters et de motos électriques. VMOTO est aujourd'hui l'un des principaux fournisseurs mondiaux de

solutions de mobilité électronique à énergie nouvelle, entièrement intégrées. En clair, ils travaillent sur des projets comme les Motogp électriques et l'électronique des Ducati de Motogp. Le slogan du patron donne bien la mesure de leurs ambitions : « Make riding better than dream » ! 🍷

DISTRIBUÉ PAR :

DESIGN AUTO

AVEC 1 BATTERIE : 8 450 000 Ar
AVEC 2 BATTERIES : 11 450 000 Ar

Autonomie : 70 km 1 BAT
et 140 km 2 BAT

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

VMOTO TC	
MOTEUR & BATTERIE	
Vitesse max	70 km/h
Puissance	1500 Watts
Batterie	Lithium 60 V 30 Ah
Temps de charge	4h
Autonomie	70 km
PARTIE-CYCLE	
Poids	83 kg
Cadre	Acier au carbone
Frein	Disques avant et arrière / CBS
Jantes	Bâtons
Roue avant	90/80-17
Roue arrière	110/70-17
Amortisseur avant	Fourche inversée
Amortisseur arrière	Mono amortisseur central
ELECTRONIQUE	
Tableau de bord	LCD et analogique
Phares	LED
Modes de conduites	Eco, Normal et Sport
Démarrage	Sans clé
Port USB	Oui
DIMENSIONS	
Taille	1895 x 703 x 1066 mm
Empattement	1320 mm
Garde au sol	198 mm
Hauteur de selle	770 mm





MATHIAS

Mathias Plantive est notre double champion MX / Enduro 2023 ! Un résultat amplement mérité, même si son principal challenger, Claudio, a dû s'absenter quelques temps pour raisons familiales. On ne voit pas comment ces championnats auraient pu lui échapper tant sa saison fut solide ! Solide, voilà un mot qui caractérise bien ce garçon tant au niveau physique que mental.

Textes : François Serrano
Photos : Mathias PLANTIVE - DISCODIN

LA FORCE TRANQUILLE !



Mathias nous fait l'amitié de se prêter au jeu de l'interview :

On a assisté ces 2 dernières années à ta montée en puissance au niveau physique et pilotage, pourtant tu mènes cette carrière sportive en plus de ton boulot... Quelle est ta recette ? Activité physique la semaine et/ou entraînements le week-end ?

Effectivement, je bosse du lundi au vendredi et disons qu'en étant cadre je ne compte pas mes heures ! A vrai dire, je n'ai jamais eu d'entraînement sérieux ou de préparation physique jusqu'à cette année 2024. J'ai toujours fait ça au feeling. Lors de la finale de l'année dernière, j'avais un mental d'acier et ça aide beaucoup. Le fait d'avoir gagné toutes les manches des 3 dernières courses m'a vraiment fait réaliser que j'avais un beau potentiel et que je ne pouvais pas rater ça. C'est pour ça que cette année j'ai changé la donne. Je m'entraîne physiquement 3 à 4 fois par semaine en faisant du

CrossFit, du futsal et de la course à pied. En général après le boulot de 18h00 à 19h30 et pour le trail, je me lève à 5h30 pour courir dans les collines autour de chez moi avant d'attaquer ma journée de travail. Le week-end, je roule le samedi et le dimanche.

Pour gagner des courses à Madagascar on doit tout sacrifier à son sport, ou il y a encore une vie en dehors du motocross ?

Pour gagner à Madagascar, on ne doit pas tout sacrifier pour son sport. Il faut trouver le bon équilibre, mais l'hygiène de vie est très importante. Je ne te cache pas que 2023 a été une année difficile pour moi mentalement et j'étais à côté de la plaque, difficile

d'arriver à une course en ayant 100% confiance en moi et 100% prêt. Je pense que l'épanouissement en dehors de la moto est aussi important que ma passion. Voir mes amis, faire des restos, passer des bons moments, c'est indispensable pour que je me sente bien. Je pense qu'avec un minimum de détermination, de volonté et de travail on peut arriver à sortir de beaux résultats.

Les catégories 65cc et 85cc font le plein. Qu'est-ce que tu peux donner comme conseils aux jeunes qui se lancent dans ce sport ? Ce n'est pas un jeu, c'est un sport qui peut faire mal et qui demande un minimum de discipline, quelle est l'importance du coach ?

Je trouve impressionnante la vitesse à laquelle évoluent les catégories, surtout les 65cc et les 85cc ! Je ne peux qu'être admiratif et heureux de voir que la relève est à 200% assurée pour notre sport. Pour les jeunes qui se lancent dans ce sport, je leur conseillerais de s'entraîner dur car ce n'est pas un sport facile, de toujours avoir la bonne mentalité, d'être fairplay et par-dessus tout, de ne jamais abandonner et quoi qu'il arrive de rester humble. Figure toi

que j'ai toujours évolué seul, je me suis toujours entraîné sans coach. Si j'avais pu en avoir un ça aurait été une chance et j'aurais pu progresser bien plus rapidement.

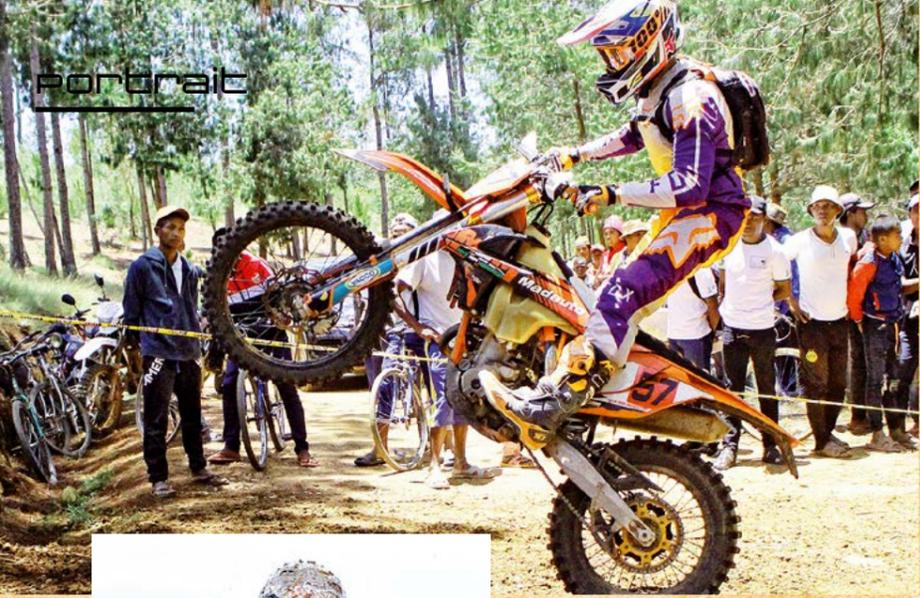
L'encadrement actuel semble te convenir au vue des résultats, tu as du bon matériel et un team structuré, tu le sens comment ce championnat 2024 ?

L'encadrement actuel me convient, comme dis plus haut, si j'avais pu avoir un coach pour peaufiner mon pilotage, mes positions etc. on serait passé à la vitesse supérieure ! Nous avons du bon matériel grâce à MADAUTO, à mon team KTM READY TO RACE MADAGASCAR. Sans oublier mes différents sponsors sans qui l'aventure n'aurait pas pu commencer. Je pense à AUTO IMPORT, à DISCODIN, à MOTO TOUR MADAGASCAR ou encore à MASOANDRON'AVARATRA et LOCAMAT !

P'tit clin d'œil à Alex Agnelli qui s'est

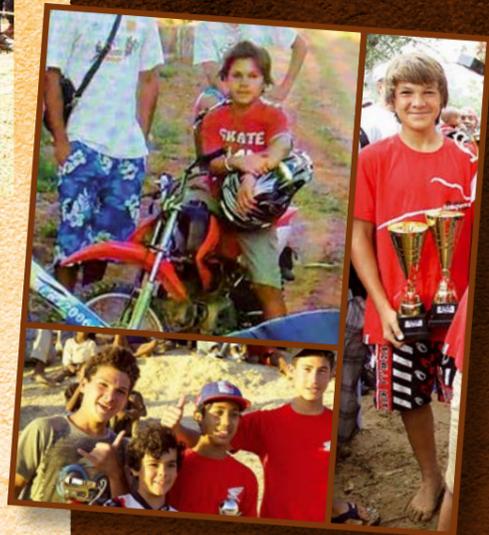


battu pour m'avoir le contrat de sponsoring et qui a trouvé tous ces sponsors ! Un vif remerciement à mon frère, à Pascal Gato et à Enzo Guedjali (alias La Zoz) car ils m'accompagnent et m'encouragent tout le temps !

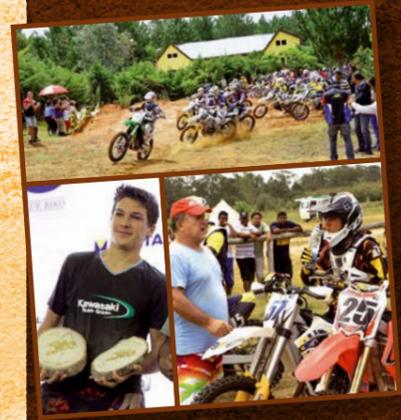


MATHIAS EN QUELQUES DATES :

1997 : Naissance et petite enfance à Majunga.
2005 : Débute la moto à 8 ans avec une Honda CRF70 et apprend à se débrouiller tout seul.
2010 : Déménagement à Nosy Be et participe à sa première compétition lors du Donia sur une Kawasaki 85.



2013 : Suit ses études à Tana et pilote une Husqvarna 125.
2016 à 2018 : Après son bac, il suit des études à Paris puis part pour un séjour linguistique en Australie.



2018 : Retour à Nosy Be puis Tana - Gère un parc d'engins de travaux publics.
2019 : Invité par Allan & Raoul dans la SAVA pour participer à une course. Alain Hivre alors directeur du pôle moto de Madauto lui propose de courir sur une Honda 450 CRF et Auto-Import participe au sponsoring.
Fin 2019-2020 : S'installe à Sambava et gère un atelier mécanique auto.
2020-2021 : Crise Covid - arrêt des entraînements et compétitions.
2022 : Retour à Tana. Alexandre Agnelli lui propose de faire la saison 2023 dans le Team Madauto avec une KTM 450 SX-F.
2023 : Champion de Madagascar Cross et Enduro en catégorie Elite.

différents, je manque sérieusement de roulage dans le sable. Pendant ces courses, nous avons une reconnaissance le samedi après midi de 30 minutes, autant te dire que c'est compliqué de se mettre dans le bain aussi vite et de trouver les bons réglages sur la moto en aussi peu de temps. Mais on fait du mieux qu'on peut !

Quels sont les points à améliorer dans ton pilotage ?
 Les points à améliorer sur mon pilotage je dirai mes virages, apprendre à retarder encore mes freinages, apprendre à rouler avec de nouvelles traces en permanence et avoir une lecture de la piste encore plus rapide pour trouver des alternatives immédiates. Il y a sûrement pleins d'autres choses, peut-être que je ne les vois pas... D'où l'importance d'un coach et d'un œil extérieur. Et bien sûr tourner la poignée d'accélérateur encore plus !

Enfin quels sont tes projets pour 2024 ?
 J'aimerais participer à une compétition à l'île de la Réunion pour me frotter au niveau des pilotes de l'île voisine ensuite je souhaiterais représenter Madagascar aux championnats d'Afrique 2024 qui auront lieu en octobre à Marrakech au Maroc.



Qui seront tes principaux adversaires ?

Mes adversaires sont principalement Claudio, une fois sous son casque c'est un guerrier et j'admire sa mentalité de vainqueur ! Il y a également Randy qui a un gros potentiel. Andy et Miaro évoluent en flèche et ça risque d'être vite compliqué pour nous !

Y'a t-il des courses où tu ne pars pas favori ?
 Franchement oui ! lol ! Je pense notamment aux courses de sable ! C'est une autre manière de rouler, des réglages sur la moto totalement



TRAILMAX MISSION



CHAMPION DE MADAGASCAR 2023
 Mathias Plantive

GEOMAX MX33

CROSS & ENDURO



Pour toutes informations contacter : 034 97 568 71 - 034 085 661 88

ENDURO À MANAKARA : SHERCO 300 SEF FACTORY 2024



UNE MÉCANIQUE DE POINTE

Dès les premières rotations du moteur, la Sherco 300 SEF Factory affiche clairement ses ambitions : offrir une puissance adaptée et maîtrisable. Le travail réalisé sur le nouveau moteur 4 temps est remarquable, conjuguant couple généreux et large plage d'utilisation. Sur les pistes de Manakara, alternant entre passages sablonneux et terrains glissants, la moto se montre à la hauteur, combinant force et finesse avec brio.

SUSPENSION ET CHÂSSIS : CONFORT ET PRÉCISION

La suspension KYB et le châssis optimisés pour l'enduro se révèlent être un duo gagnant. Ils offrent un équilibre parfait entre confort et précision, permettant de naviguer sur les terrains variés avec une aisance notable. Que ce soit dans les virages serrés ou sur les obstacles naturels, la Sherco 300 SEF Factory 2024 montre une agilité et une réactivité qui facilitent grandement la conduite.



AUCUN COMPROMIS !



Bienvenue dans cet essai qui se déroule à Manakara, entre canal des Pangalanes et océan Indien, offrant un terrain de jeu idéal pour tester la Sherco 300 SEF Factory 2024. Moto Madagascar Magazine et Didier, son fier propriétaire, ont pu explorer ensemble les promesses de cette moto qui suscite tant d'intérêt à l'international.





POUR QUEL PILOTE ?

Choisir la Sherco 300 SEF Factory 2024, c'est opter pour une moto qui sait allier performance et plaisir de conduite. Sa capacité à fournir un couple solide sans sacrifier la maniabilité en fait un choix judicieux pour les pilotes cherchant à concilier les défis techniques des courses d'enduro et le plaisir des balades libres sur les vastes étendues.

En somme, Sherco réussit le pari de proposer une moto qui ravira tant les débutants que les pilotes chevronnés.

QUID DE LA DURABILITÉ ?

Si notre essai à Manakara a permis de mettre en évidence les qualités immédiates de la Sherco 300 SEF Factory, les témoignages de durabilité, comme ceux provenant de pilotes européens, confirment l'aptitude de cette moto à résister à l'usure et aux conditions difficiles, consolidant ainsi la confiance dans ce choix.



**VERDICT : UNE MOTO QUI TIEN
SES PROMESSES**

En conclusion, la Sherco 300 SEF Factory 2024 à Manakara est une révélation. Entre nos mains, cette moto a su démontrer qu'elle était à la hauteur des attentes, voire au-delà. Elle propose une combinaison séduisante de puissance, de maniabilité et de confort, adaptée aussi bien à la compétition qu'à l'aventure. Pour ceux qui recherchent une expérience de pilotage enrichissante et fiable, la Sherco 300 SEF Factory est une candidate de choix. 🍷

LA GAMME SHERCO EST IMPORTÉE PAR :



Ambodivona - Antananarivo



Ils ont eu du flair chez Materauto, avec VOGÉ et LONCIN, la société vient d'ajouter à son arsenal deux marques d'importance...

VOGÉ, est la marque premium de l'usine Loncin, marque chinoise fondée en 1993, réputée et reconnue par l'industrie moto. Il faut savoir que BMW travaille depuis longtemps avec le groupe chinois

Textes : François Serrano
Photos : Vincent Verra

VOGE 300 RALLY



Loncin, qui en a fait son sous-traitant pour la production des bicylindres 850 F et qui assemble ses modèles C400 GT et F900 XR. Sous sa marque VOGÉ, Loncin nous propose des motos de haute qualité. Le dénominateur commun à tous les modèles VOGÉ est qu'ils intègrent des composants de grandes marques japonaises et européennes. C'est clair qu'à son guidon on n'est pas dépaycé ! Il est loin le temps où moto chinoise rimait avec moto bas de gamme... A l'instar de CFMOTO, les VOGÉ impressionnent dès le premier regard par leur beauté et leur finition...

Au premier coup d'œil, on peut voir que la 300 Rally est une jolie moto, bien finie et bien équipée, elle est plus belle en vraie qu'en photo. Elle appartient à la famille des « trails » routiers de moyenne gamme, au sein de laquelle elle brille grâce à un argument de poids : le rapport qualité/prix.



UN TRAIL POLY VALENT

Assis à son guidon on se sent bien. La moto est bien proportionnée, on la sent légère et équilibrée, même si sa hauteur de selle nécessitera un ajustement pour les moins d'1m75 ! Légère pression sur le démarreur et le moteur laisse entendre une sonorité rauque, on sent aux coups de piston qu'on est bien sur une 300 cc. VOGÉ a eu la bonne idée de livrer à Madagascar des motos sans pots catalytiques et on sent le moteur respirer plus amplement. Quelques chevaux supplémentaires sont toujours bons à prendre.

Dès les premiers tours de roues on ressent la stabilité de la moto, mais aussi une grande maniabilité avec laquelle il est facile de remonter la file de voitures arrêtées dans les embouteillages. Pas la peine d'en voir plus, on peut cocher la case «citadine» !

La route d'Ivato nous offre ensuite la possibilité d'apprécier la souplesse et surtout l'allonge de son moteur. Notre moto atteint facilement les 100 km/h même si elle est encore en rodage et que l'on a juste effleuré son potentiel ! On se projette très bien sur un long parcours routier à son guidon. Le confort sur route est remarquable, et la puissance du moteur suffisante. En rétrogradant



un rapport, on double facilement un camion, même dans la côte, sans se mettre en danger. Pas besoin d'aller l'essayer dans les grandes courbes de la RN2 pour comprendre que sa tenue de route est irréprochable car même sur les pistes de latérite et en pneus mixte, il fallait vraiment la brusquer pour la faire décrocher... Cette moto colle à la route. Même les tests de freinage ont confirmé cette qualité car grâce à un ABS déconnectable, j'ai pu tester le point critique de décrochage... et bien on a de la

marge. Case « routière » cochée haut la main.

Les pistes autour du lac d'Ivato, tantôt roulantes, tantôt défoncées, confirment que les suspensions sont de qualité. La moto absorbe bien trous et bosses, mais l'avant n'est pas toujours facile à inscrire en virage. Il faut vraiment coucher la moto pour virer court, voir même s'aider un peu du frein arrière. Rien de réhivitoire, elle a simplement les défauts de ses qualités routière. C'est l'essence même d'une « trail », elle est bonne à tout faire, mais avoue ses limites quand on les pousse dans ses derniers retranchements ! La case « tout-terrain » est elle aussi cochée sans aucune restriction.

En résumé cette moto est tellement polyvalente, qu'elle s'adresse à tous ceux qui veulent une moto facile, capable d'aller aussi loin que Tuléar ou Diego-Suarez, comme d'affronter la ville, pistes et chemins de la province de Tananarive... Une très belle surprise !



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

VOGÉ 300 RALLY	
MOTEUR	SUSPENSION ARRIÈRE
TYPE	Mono-amortisseur réglable montée sur biellettes - déb. 240 mm
Mono-cylindre 4T, refroidissement liquide et arbre d'équilibrage, DOHC, 4 soupapes	TYPE DE FREINAGE
ALESAGE X COURSE	ABS déconnectable au guidon
78 x 61,2 mm	FREIN AVANT
CYLINDRÉE	1 Disque Ø 265 mm
292,4CC	FREIN ARRIÈRE
PUISSANCE MAX	1 Disques Ø 220 mm
21 kW (28,5CV) @ 8500 Tr/min	PNEU AVANT
COUPLE MAX	3.00-21 54H TIMSUN
25 Nm / 7000 tr/mn	PNEU ARRIÈRE
TAUX DE COMPRESSION	5.10-18 66H TIMSUN
11:01	VOLUME RÉSERVOIR
INJECTION	11 L
Electronique	ECLAIRAGE PHARE ET FEU
DÉMARREUR	Halogène et LED
Electrique	POIDS A VIDE
BATTERIE	158 kg
12V/7Ah	DIMENSION (L X l x h)
BOITE	2107 x 915 x 1430 mm
6 vitesses	EMPATTEMENT
TRANSMISSION FINALE	1430 mm
Chaîne	HAUTEUR DE SELLE
CADRE/CHASSIS	905 mm
Tubulaire en acier	ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE
SUSPENSION AVANT	Ecran LCD - Prise USB - Porte-paquets - Protège carter
Fourche inversée 41 mm - déb. 240 mm	COULEURS
	Bleu et blanc, Gris, Gris / Jaune

Importation & Distribution MATERAUTO -Tél : 22 233 39



Prix de vente TTC : 18 000 000 Ar TTC Garantie : 3 ans et/ou 30 000 km



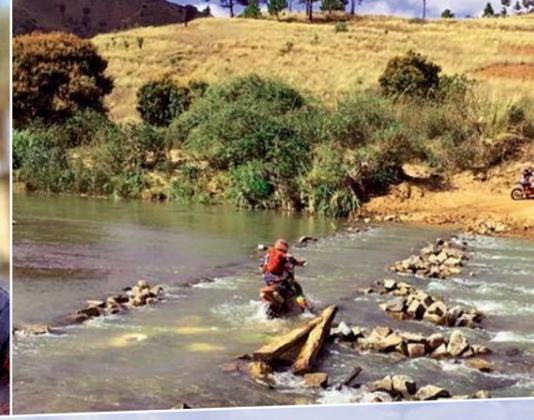
Custom Café
MOTORCYCLE CONCEPT

OUVERT DU LUNDI AU VENDREDI À PARTIR DE 10 H ET SAMEDI À PARTIR DE 16 H

032 46 048 70 @customcafetana

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

Vos images sont publiées !



ESSAI DE LA NOUVELLE

HUSQVARNA FE 450 MY24

au MADAGASCAR ENDURO CHALLENGE 2024

Et quelle opportunité ! Puisqu'on parle ici de la 9^{ème} édition du Madagascar Enduro Challenge (ou MEC pour les intimes) probablement la course de hard enduro la plus technique et éprouvante du calendrier officiel. Soit environ trois heures de course sur un parcours de plus de 7 km dans les collines d'Antsahadinta. Une course composée de pierrées, de single track en dévers, parfois à flanc de falaise, quelques tables (de hauteur respectables pour certaines), des cotes escarpées sur sol sablonneux et globalement beaucoup de dénivelés. Et puis bien sûr, quand ça monte ça redescend tout autant. Mais trêve d'initiation, entrons dans le sujet...

A PROPOS DE LA MOTO

La FE 450, juste derrière la FE 501, est la déclinaison la plus puissante des motos d'enduro 4 temps de la gamme. D'avantage orienté compétition et raid tout terrain, là où sa grande sœur la 501 se rapproche un peu plus du dual-road, elle offre un excellent rapport poids puissance puisqu'annoncé à 109.8 kilogrammes hors tout pour une puissance avoisinant plus

de 59 chevaux. En tout cas une puissance max plus élevée que les versions précédentes.

Et parlons en des différences avec la version 2023, puisque la FE 450 MY24 (et toute la gamme) est la première à bénéficier de toutes les nouveautés du cycle de recherche et de développement de 4 ans de la marque (les modèles de 2020, 21, 22 et 23 étant sensiblement identiques).

Cette année, tout a changé. A commencer par le moteur qui, bien qu'il délivre plus de puissance, se veut plus maniable avec un profilage des cames moins agressifs couplé au sélecteur de maps et au traction control désactivable (tout ça de série). La puissance est ainsi apportée de manière progressive et contrôlée, le couple est disponible même en bas régime au troisième et quatrième rapport et, quand il faut ouvrir les gaz en grand, on retrouve quand même une bonne explosivité du moteur. Bien évidemment le plein potentiel de la FE 450 peut être libéré avec la map verte et en désactivant le TC. Coté injecteur le système à bielles est abandonné et le câble d'accélérateur est directement rattaché au corps d'injection afin d'avoir une meilleure réactivité des gaz à la poignée.

Au niveau châssis, la boucle arrière qui était précédemment en matière composite redevient une boucle arrière hybride en aluminium et polyamide. Bien qu'elle soit légèrement plus lourde, elle redevient également plus



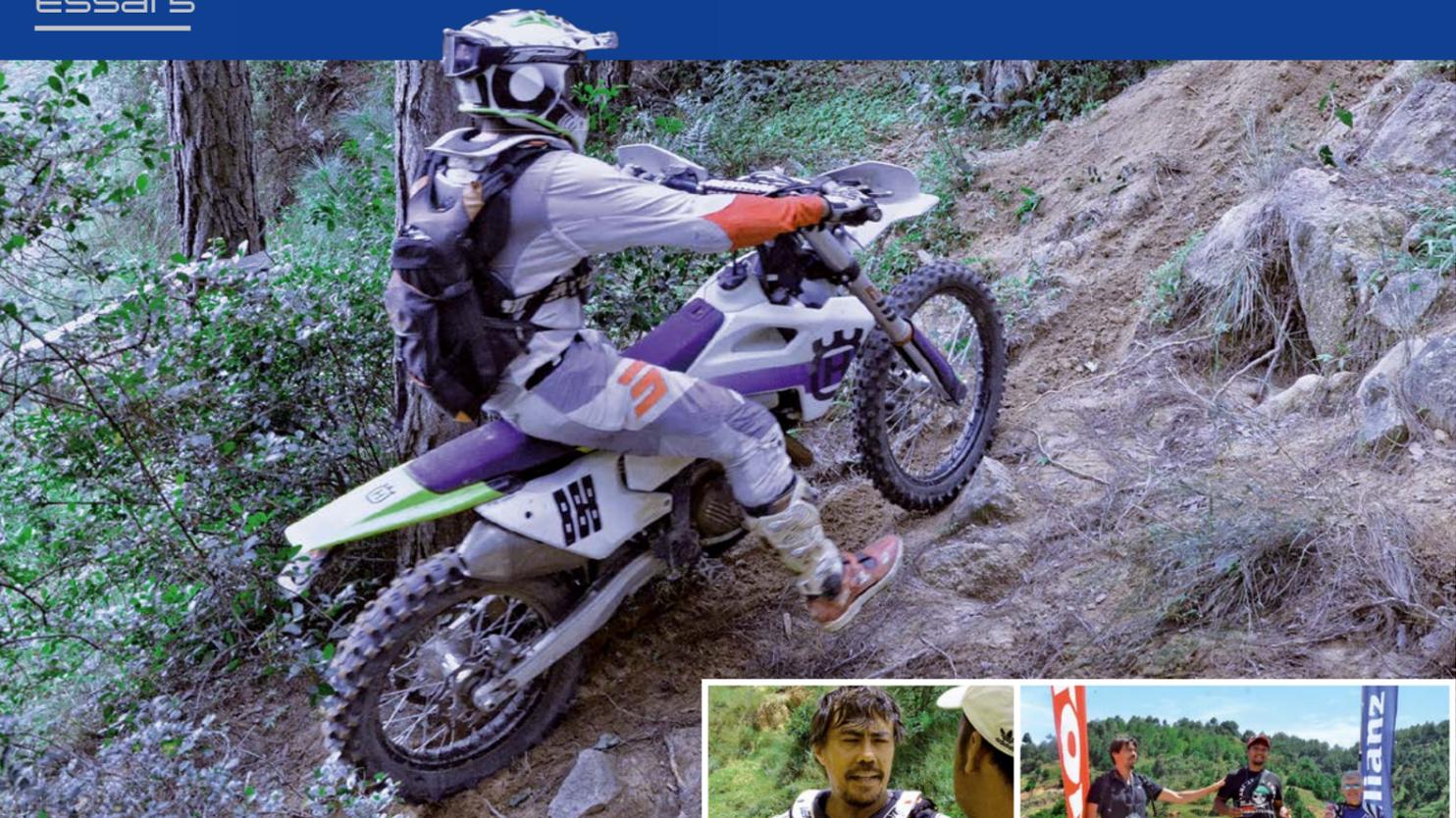
rigide et robuste. La cadre est également revu pour offrir plus de rigidité longitudinale selon de constructeur.

Le dernier changement majeur, qui est certainement la vraie grande nouveauté sur cette génération, ce sont les fourches et les suspensions. Déjà, tous les réglages sont facilement accessibles et surtout ne nécessitent aucun outillage puisqu'il se fait à la main avec un papillon. A l'avant, toutes les enduros sont à présent équipés de fourche WPXACT à cartouche fermée. Le comportement des fourches à haute vitesse est donc bien plus stable et les mouvements de compressions/détentes lentes sont bien plus progressifs. Cette architecture permet également de prévenir la formation de mousse dans l'huile. Permettant de garder un comportement constant tout au long de la journée de roulage. La suspension arrière est également revue pour améliorer l'adhérence tout en préservant le confort de roulage et la durabilité des éléments de friction.



En Juin 2023, Husqvarna Motorcycle annonçait la sortie officielle de sa toute nouvelle gamme de motos d'enduro millésime 2024 (l'itération des déjà bien connues FE 250, 350, 450, 501 et TE 150, 250 et 300). Ce n'est que quelques mois plus tard, plus précisément le dimanche 4 Février 2023, que nous avons enfin eu l'opportunité de voir la première FE 450 MY24 en pleine action. Avec comme pilote, notre ami Thierry Chan Ming (alias Tyty Karon), champion de moto-cross de Madagascar au championnat 2023 en catégorie vétéran 2 et compétiteur passionné de moto depuis plus de 20 ans.





LE RESSENTI DU PILOTE

Thierry est un pilote expérimenté qui a roulé sur de nombreuses motos dont des Yamaha, des KTM, des Husqvarna et des Kawasaki en 2 temps comme en 4 temps. Lors de la course, de son propre aveu ce qui l'a le plus surpris sur la moto, c'est la rondeur du moteur. Contrairement à d'autre moto de même cylindre qu'il a pu essayer, on ne ressent pas d'à-coup violent à l'accélération et cette sensation de se faire tirer les bras. L'adhérence au sol a également été impressionnante dans la mesure où le terrain a été par moment sablonneux. Mais le plus impressionnant, c'est que pendant toute la course, il a maintenu une pole position avec son concurrent Finaritra qui était pour le coup en TE 300 (enduro 2 temps). C'était sans compter sur une blessure au pied au quatrième tour qu'il aura forcé à céder la tête du classement. Il aura quand même obtenue une belle seconde place. Et toujours selon lui :



« c'est la moto qui a fait 80% du travail ». Lors du Madagascar Enduro Challenge, Thierry a roulé avec la moto stock, avec pour seules modifications une plaque numérique avant sans phare et un silencieux Akrapovic Evolution line.

Finalement, on en vient à se poser la question de savoir à qui s'adresse cette moto et pour quel usage. On constate que c'est une moto avec une très large plage d'utilisation. Avec des capacités de franchissement réelles, un couple qui offre un excellent confort pour de

longs roulages et une puissance finalement. Petit bémol quand même sur le fait que, selon Thierry, les suspensions restent définitivement orientée enduro car beaucoup trop souples pour encaisser les contraintes d'une course de motocross, on lui préférera son pendant cross ou crosscountry, équipé de ressort plus rigides.

La FE 450 MY24, ainsi que très bientôt toute la gamme enduro 2024 de Husqvarna, est visible au showroom de 100% Moto Antananarivo. 📍



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

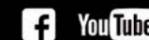
VOGE 300 RALLY

MOTEUR	
BOÎTE DE VITESSES	6 vitesses
CAPACITÉ DE BATTERIE	2 Ah
REFROIDISSEMENT	Refroidissement liquide
DÉMARREUR	Démarrateur électrique
COURSE	63.4 mm
ALÉSAGE	95 mm
EMBRAYAGE	Embrayage multidisque DDS à bain d'huile, système hydraulique Braktec
CYLINDRÉE	449.9 cm ³
EMS	EMS Keihin
VERSION	Moteur 1 cylindre, 4 temps
CHÂSSIS	
POIDS (SANS CARBURANT)	109.8 kg
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR (ENV.)	8 l
DIAMÈTRE DISQUE DE FREIN AVANT	260 mm
DIAMÈTRE DISQUE DE FREIN ARRIÈRE	220 mm
FREIN AVANT	Frein à disque
FREIN ARRIÈRE	Freins à disque
CHAÎNE	520 X-Ring
MODÈLE CADRE	Cadre central à double berceau 25CrMo4 en acier
SUSPENSION AVANT	Fourche inversée WP XACT Ø 48 mm
GARDE AU SOL	343 mm
SUSPENSION ARRIÈRE	Amortisseur WP XACT avec tringlerie
HAUTEUR DE SELLE	952 mm
ANGLE DE CHASSE	63.9 °
DÉBATTEMENT AVANT	300 mm
DÉBATTEMENT ARRIÈRE	300 mm



MTM
MOTO TOUR MADAGASCAR

www.moto-tour-madagascar.com



READY TO RACE
www.ktm.com



MADE
— in —
MADA

Nous avons eu l'opportunité de visiter le site de production d'un vélo entièrement construit ici à Antananarivo par Mbike. Stéphane, le fondateur de Mbike, nous l'avoue dès le début de la visite, il a toujours eu cet objectif en tête, dès la création de son entreprise de pouvoir produire des vélos « made in Madagascar ».

thermolaquée, tout est entièrement fait à Antananarivo par les équipes de Mbike.

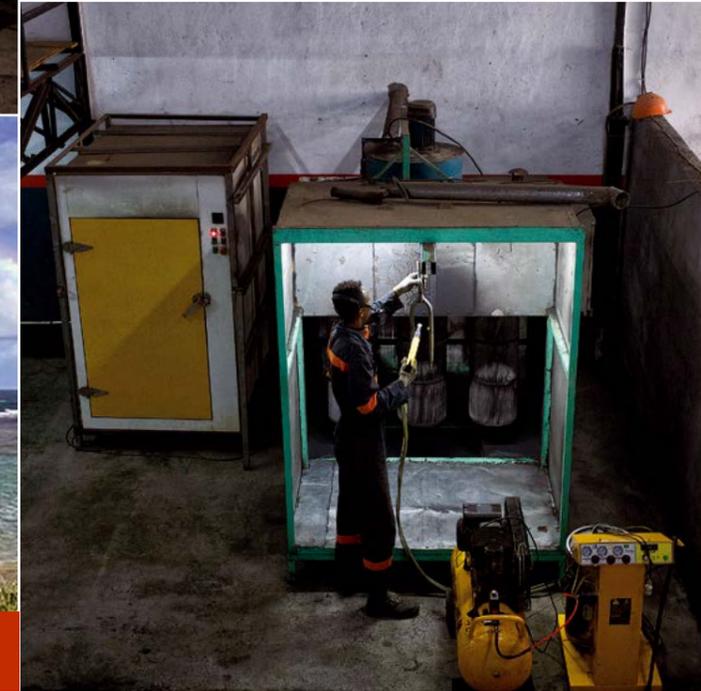
Le procédé de soudage utilisé est le TIG sous gaz argon, avec des soudeurs qualifiés. Le marbre et les différents gabarits de fabrication du cadre ont été conçus et produits localement. Les tubes sont en acier de haute qualité avec des épaisseurs de 1.5 mm en moyenne et 2.5 mm

LE LONG TAIL CARGO MBIKE

Le cahier des charges est le suivant : construire un vélo utilitaire capable de porter des charges lourdes (250 kg au total) donc solide et fiable avec une accessoirisation en option comme des bacs de transport, des portes bagages, siège passager et même une remorque ! Le tout pouvant être vendu à un prix raisonnable en rapport avec le pouvoir d'achat local. La conception du vélo, le design, en passant par le soudage des tubes du cadre et la fourche puis sa peinture



Textes & photos :
Vincent Verra





d'acide, il est séché et enfin passe à l'étape de poudrage électrostatique avant l'étuvage. Le thermolaquage permet une meilleure adhérence de la peinture et en plus une très bonne protection à la corrosion.

Au centre du site de production, nous avons eu l'occasion de rencontrer Ando, le chef d'orchestre de la production et de la recherche et développement des projets Mbike.

Stéphane nous confiera qu'il est impressionné par les résultats apportés par Ando, qui en plus arrive à concilier sa thèse en physique appuyée par des publications régulières d'articles scientifiques. Et qui plus est, est aussi un athlète de haut niveau en Taekwondo, médaillé d'or des derniers Jeux des Iles !

Et comme les choses avancent à grands pas, la phase actuelle de production des premières séries de vélos aboutira en 2024 sur notamment une évolution du « long tail cargo » Mbike à une version à assistance électrique. Avec en ligne de mire une commercialisation sur le marché régional zone océan Indien en obtenant l'homologation aux normes européennes.

La cible d'utilisateurs est vaste car c'est un vélo polyvalent et pouvant convenir aussi bien aux petits gabarits qu'aux grands, grâce à un réglage de la selle et du guidon.

Les vélos « long tail cargo » sont des vélos de plus en plus répandus dans les grandes villes modernes. Le prix de vente avoisine les 1000 euros pour un vélo « long tail cargo » sans assistance électrique et pour les versions à assistance électrique cela débute à 3000 euros.

Sans avoir à rougir de la qualité du cadre, de

aux extrémités au niveau des soudures. Le soudage TIG est le procédé qui permet la continuité de matière entre les tubes assemblés contrairement au soudo-brasage, mais c'est aussi le plus onéreux.

Le choix de l'acier contrairement à l'aluminium est justifié par une meilleure résistance à la fatigue et cela est primordial pour un vélo utilitaire. Les vélos de « touring » et de « bikepacking » les plus résistants et les plus fiables sont en acier. La perception de l'acier plus lourd que l'aluminium est compensée par la qualité des tubes acier choisis.

Concernant la partie peinture, c'est le thermolaquage qui a été retenu. Chaque cadre est trempé dans un bain

la fourche et de ses composants, le « long tail cargo » Mbike dans ses différentes versions est ultra compétitif, puisque il est presque 5 fois moins cher que ces concurrents européens ! A l'heure où on parle d'industrialisation, ce projet est une véritable aubaine pour le pays ! 🇲🇬

AVEC MBIKE NOSY BE

NOSY BE À VÉLO

POUR TOUS LES NIVEAUX

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

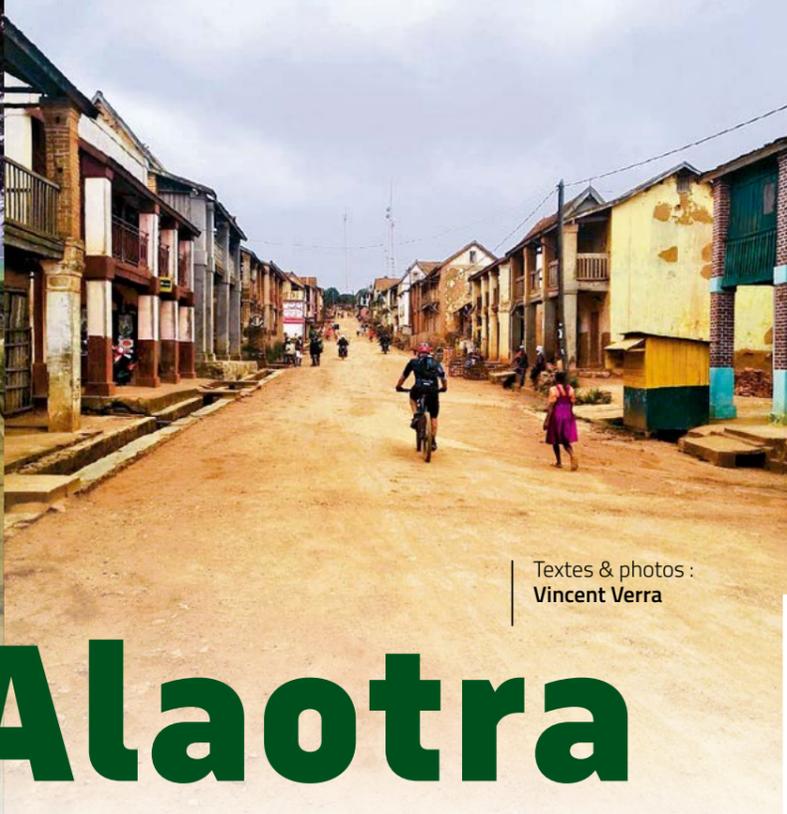
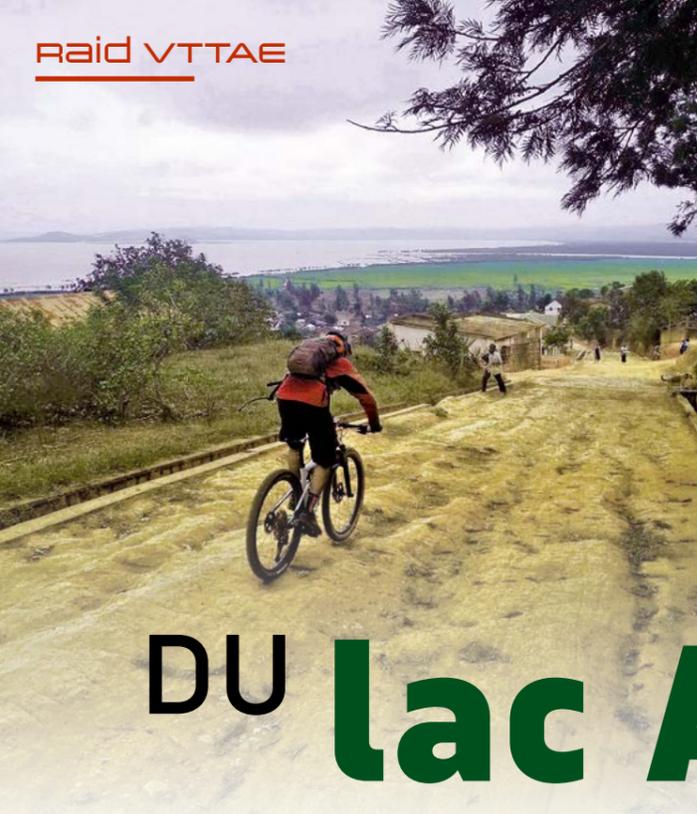
LONG TAIL CARGO M'BIKE

**PRIX DE VENTE :
1 200 000 Ar TTC**

**AVEC POSSIBILITÉ DE
LEASING - MENSUALITÉS
VARIANT DE 30 000 AR
À 100 000 AR SELON
LE CONTRAT**

Garantie : 10 ans

Contact : mbike@mbike.mg



Textes & photos :
Vincent Verra

DU lac Alaotra

L'idée de réaliser une traversée des Hauts plateaux vers la côte Est m'avait effleuré l'esprit depuis de nombreuses années. Faute de temps ou d'opportunité, j'avais repoussé ce projet. Le miracle est arrivé lorsque Stéphane m'annonce qu'il a l'intention de gagner Mahambo via Ambatondrazaka en VTT avec un ami à lui, la semaine suivante. 140 km de pistes et de chemins en tous genres, sur un terrain assez accidenté que nous ne connaissons pas. Nous nous penchons sur nos cartes et sur Google Earth pour vérifier la faisabilité de ce parcours que nous espérons faire en 2 jours à partir d'Ambatondrazaka.

Nous serons donc 3 cyclistes à tenter cette aventure !

Arrivée l'après-midi à **Ambatondrazaka** qui est maintenant reliée à la RN2 depuis Moramanga grâce à une route flambant neuve, un vrai boulevard !



JOUR 1

Nous devons partir aux aurores rejoindre le croisement situé à **Andromba** et attaquer notre traversée... Après 30 km, la piste est toujours chahuteuse et notre véhicule pousse des gémissements, sans dépasser la vitesse d'un tracteur... Pour plus de confort, nous décidons prématurément de chevaucher nos vélos, plutôt que de continuer en voiture ! Le plateau qui borde les contours lointains du **Lac Alaotra** est plat et ce, à perte de vue. La piste est assez monotone mais nous nous échauffons sur cette portion d'une vingtaine de kilomètres.

Nous traversons **Imerimandroso** puis peu de temps après, nous nous trouvons sur le point de départ de cette piste que nous ne quitterons que 90 km plus loin pour retrouver du goudron.



Nous ne sommes pas encore dépaysés avec ces collines dégarnies, ces plantations éparées de « quinine » ou d'eucalyptus et ces rizières de fonds de vallées. Les collines se suivent et se ressemblent avec des traversées de gisements de quartz à ciel ouvert... les premières heures sont couvertes de nuages menaçant, c'est vrai que la saison est chaude et orageuse, nous sommes fin octobre... heureusement pour nous, il ne pleuvra presque pas et ce temps couvert est idéal pour ne pas trop

À L'océan Indien

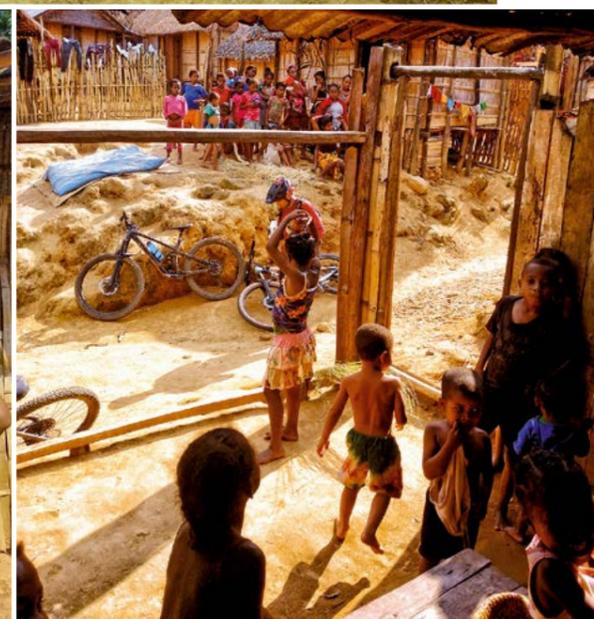




transpirer... Notre trio est assez homogène, Stef et Fred sont en musculaire et moi en électrique. Je dispose d'une batterie de 600 Ah et d'une deuxième que j'ai réussi à caser dans mon sac à dos ! C'est lourd mais indispensable car nous aurons deux étapes de près de 75 km chacune et pas de possibilité de recharge sur un parcours hors du temps et loin du réseau Jirama.



Nous grimons des collines puis de nouveau des descentes et rebelote, le paysage change petit à petit à mesure que nous progressons vers l'Est... Nous nous arrêtons dans un petit village pour prendre un café. Il y a là une gargote qui propose des « mofo gasy » que nous avalons avec plaisir... puis des lambeaux de forêts primaires apparaissent dans un environnement souvent dégarni. Le « tavy » et les feux de brousse n'épargnent pas la région... c'est vraiment dommage que l'homme doive détruire la nature pour survivre.





Nous apercevons au loin les restes de massifs boisés de la réserve naturelle de Zahamena. Longer une forêt primaire apporte un sentiment de bonheur, une émotion à la vue de cette nature encore vierge de la présence de l'homme. C'est un véritable privilège de vivre ces merveilleux moments et nous en sommes conscient. Cela ne nous dispense pas d'efforts et nous devons nous hydrater régulièrement. Mes 2 gourdes d'un litre seront très rapidement vidées... Nous avons droit dès la fin de chaque montée à un panorama à perte de vue avec la piste qui disparaît dans les méandres de collines à l'infini. Le réseau téléphonique ne passe plus, ici plus de relais... Seuls la marche et le portage à dos d'homme est possible. La piste est bien nivelée et entretenue sur une largeur de 1,50 m environ permettant de se croiser... parfois les traversées de rivières se font dans l'eau ou sur des troncs d'arbre. C'est assez sportif mais à la portée d'une personne en bonne santé. Le paysage se transforme et il commence à faire chaud. C'est difficile de lutter contre cette chaleur

et nous transpirons à grosses gouttes à chaque montée... certains dénivelés sont impressionnants et parfois nous sommes obligés de descendre du vélo car la roue arrière dérape et n'accroche plus. Nous poussons dans des rigoles ou des tranchées provoquées par les pluies... la respiration est difficile et le cœur s'emballe. Des arrêts sont nécessaires pour

recupérer. Nous avons choisi d'être le plus léger possible et nous n'avons pas de tente ou de sac de couchage. Juste un peu de ravitaillement pour casser la croûte au milieu d'un paysage idyllique. Cela fera l'affaire jusqu'à notre prochaine étape.

Nous envisageons d'arriver à Sahatavy, premier village relié « à la civilisation » par une piste fréquentée par de gros Toyota pickup... pourtant nous mettrons notre dévolu sur Ambavala à 7 km, fatigués et surtout heureux de rencontrer « Jean-Jean » qui nous invite à passer la nuit chez lui ! Nous en profitons pour nous baigner dans la rivière voisine où jaillit une petite cascade. L'ambiance villageoise est vraiment cool et vivante. Nous dînerons autour d'un feu de bois et dormirons sur un vrai lit... le paradis ! La vue de notre terrasse située sur les hauteurs du village est panoramique.



JOUR 12

Au petit jour les brumes matinales ne se sont pas encore levées... le village semble surgir au dessus d'une fumée magique et les premiers rayons apportent une lumière dorée, jaillissante. Ça fait plaisir d'être là, éveillé pour admirer ce moment. Nous aurons droit à un café local servi avec une bouillie de manioc sucrée, autour du foyer intérieur où pendent des épis de maïs. Nous sommes prêt à remettre nos fesses sur les selles après avoir vérifié et graissé la chaîne... Les premiers tours de roues sont lents mais nous reprenons peu à peu notre rythme de croisière... Finalement les 7 km qui nous séparent de Sahatavy auraient été difficiles à parcourir la veille avec la fatigue et la chaleur, car les dénivelés étaient encore au rendez-vous. Par contre ce matin, nous les avalons sans effort, avec un malin plaisir. Nous croisons de nombreux porteurs à pied, harassés qui avec des tôles, qui avec des sacs de riz ou de sucre... tout le commerce se fait ici à dos d'hommes.





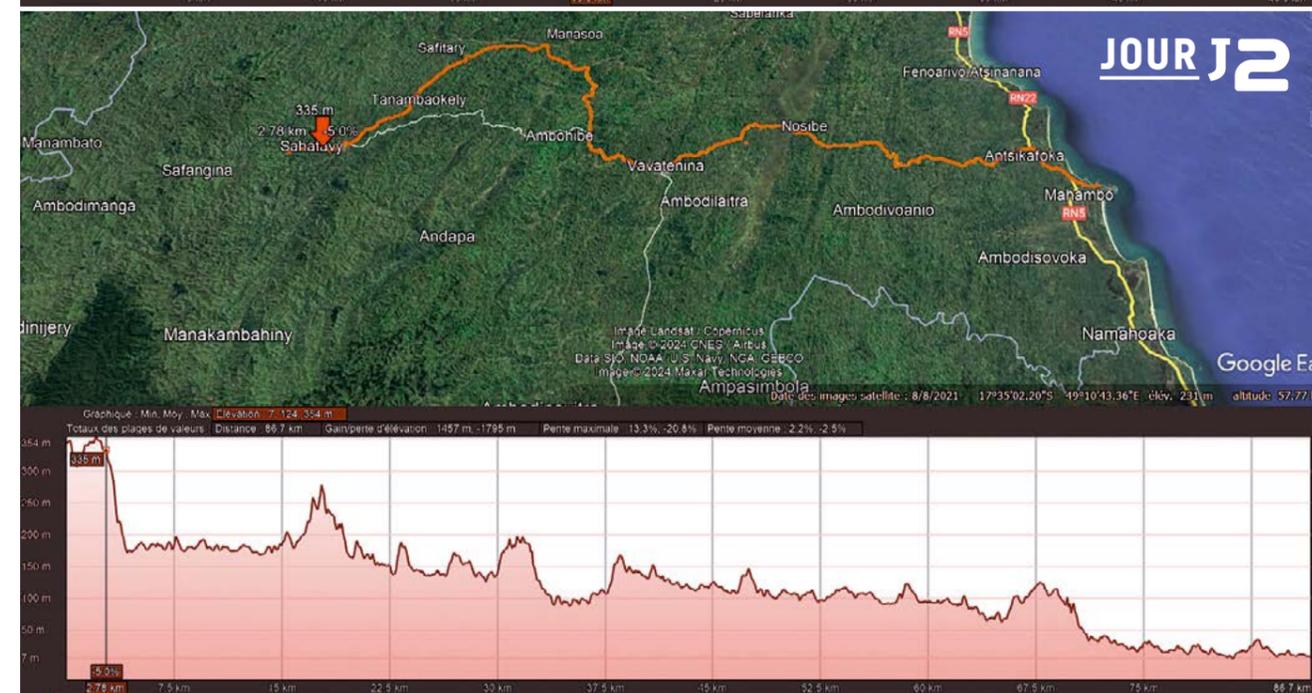
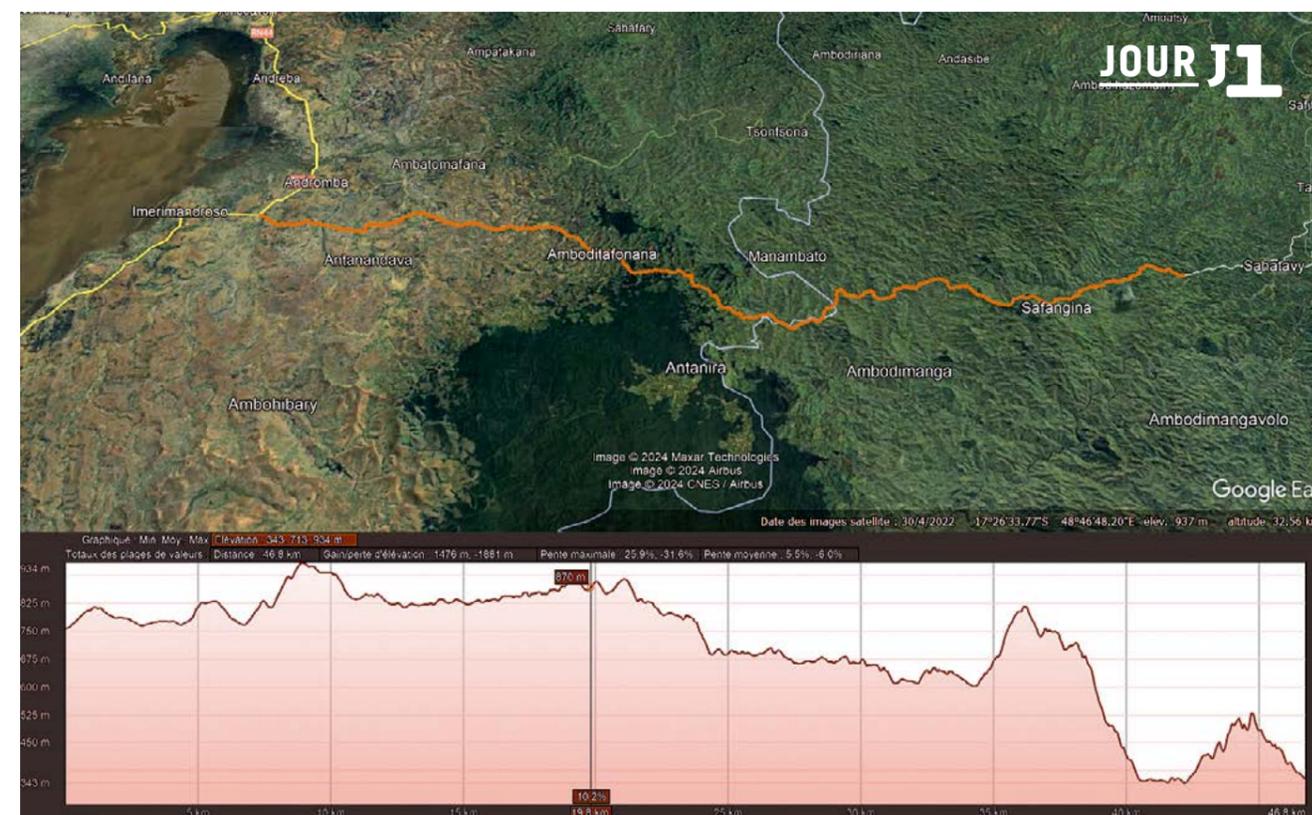
La traversée du village de Sahatavy nous montre les signes de relations commerciale plus proches avec la côte Est et notamment Vavatenina... quelques boutiques sont déjà assez bien achalandées. La richesse se crée avec les échanges et nous sommes en plein pays du girofle. Les girofliers occupent par milliers les collines environnantes, c'est impressionnant... Les rues principales des villages sont occupées par des nattes recouvertes de clous de girofle qui sont au séchage... nous devons rouler en les évitant, les villageois nous disent tous bonjour, *salama*, etc. Les étrangers ne doivent pas être nombreux à passer dans ces lieux isolés. Nous allons maintenant suivre une rivière durant plusieurs kilomètres, les abords sont magnifiques, bambous géants, grands arbres, nous



apportent un peu d'ombre et le soleil commence à taper fort. Nous ressentons une ambiance tropicale... la végétation se transforme avec une verdure éclatante et omniprésente.

Nous atteignons en fin de matinée la jonction d'Anjahambe avec une route partiellement goudronnée qui relie Vavatenina sur 14 km. Fred a un petit problème de dérailleur et faute de pouvoir réparer est obligé de poursuivre en tuk-tuk.

Arrivés à Vavatenina, l'animation commerciale a encore augmenté d'un cran. Nous retrouvons la civilisation avec sa station essence, restaurants, hôtels, transports, etc... Nous en profitons pour déjeuner dans un petit resto et avalons une bonne soupe chinoise... Ça fait vraiment du bien après 50 km dans les jambes ! Ensuite nous poursuivrons une descente de 38 km qui nous mènera au croisement de la RN22 et RN5. Un chauffeur nous y attend, mais finalement nous décidons de finir le parcours vers Mahambo en vélo jusqu'à notre hôtel, devant la plage ! C'est avec un plaisir inavouable que nous plongeons dans l'eau cristalline de l'océan Indien pour profiter d'un peu de fraîcheur... heureux d'avoir pû finir ce périple sans encombre et en pleine forme !



Du 10 au 19 octobre dernier, le club Maxiscooter 261 a réalisé un roadtrip sur l'un des axes routiers les plus longs et l'un des plus difficiles de Madagascar avec pour destination < le Grand Nord > dont Diego et la SAVA.

ROADTRIP 2023

CAP AU NORD

POUR LE CLUB

MAXISCOOTER 261

Textes & photos :
J.M. Rajaobelison,
Maxi Scooter 261



lignes droites, les 11 Tmax du groupe atteignent la bourgade d'Ambondromamy dès 13h, après un départ précis à 5h15 du matin, au PK 18 d'Ambohidratrimo.

Mais la route menant à Antsohihy ne sera pas aussi aisée et le peloton arrivera après le coucher du soleil. Entre chaussées dégradées, nids de poules et les pauses, les 300 km prendront 3h de plus que prévu...

La deuxième étape du roadtrip, d'Ambanja à Ambilobe, se fera le 2^{ème} jour de voyage. Certaines portions de la RN4 sont tellement dégradées, que le bitume a disparu. La moyenne de croisière descend alors à 20 km/h !

Les pannes classiques pouvant survenir lors d'une randonnée sont apparues avant l'arrivée à Ambanja. Courroie externe cassée pour 2 Tmax, mais heureusement



« **A**près Toliary, en 2018, l'idée de rejoindre le grand Nord avait été proposée aux membres du club. Puis le projet en 2021 et 2022, n'a pas pu aboutir en raison des infrastructures routières qui s'étaient dégradées sur certaines portions et notamment au niveau d'Ambanja. Concrétiser ce roadtrip a été réellement un défi pour nous ». Jean-Marc Rajaobelison, le président de Maxiscooter 261.

Le club Maxiscooter 261 s'est toujours distingué par ses activités, depuis sa création en 2017. Regroupant une trentaine de membres, possédant majoritairement des scooters de plus 500 cc et des motos de grosses cylindrées, le club a chaque année définit des objectifs sociaux et a favorisé l'apprentissage par ses nouveaux membres de la conduite d'une moto.

Le Tmax, maxiscooter de ville, devient tout terrain.

Mardi 10 octobre, début de l'aventure. D'Antananarivo à Ambondromamy, 450 km de bitume. Sur cette première portion de la RN4, les maxiscoscooters sont à leur aise, avec des pointes allant jusqu'à 170 km/h sur les grandes





aucun problème côté moteur, avec presque 900 km parcourus depuis Antananarivo.

La portion la plus difficile commence au PK20 en sortant de la ville d'Ambilobe. « Il était déjà 17h15

quand nous avons entamé la dernière portion entre Ambilobe et Diego. Le soleil n'a pas tardé à se coucher et nous avons été surpris par la poussière et les gravillons qui occupaient toute la largeur de la route. J'avais pensé que ça allait durer juste quelques minutes, mais ça n'en finissait pas. Pas une seule borne kilométrique, aucune



lumière, on avançait juste aux phares dans le noir... Les trépidations étaient vraiment interminables. On a fini par arriver à Diego vers 21h00 pour les premiers et au delà de 22h00 pour les derniers. Le retour sur Antananarivo n'a pas été de tout repos : il a plu la veille de notre départ, et certaines portions ont été boueuses et impraticables par endroits.

Iriana souligne :
« L'expérience de notre parcours Tana-Diego est vraiment mémorable. »

« Les pauses ont été vraiment incontournables. Au lieu des 100 km d'intervalle, nous avons dû nous arrêter presque tous les 60 ou 70 km pour ne pas prendre le risque de sommeil blanc. »

Le groupe a pu effectuer différentes visites parmi les plus beaux sites autour d'Antsiranana : la plage de Ramena, les 3 baies ainsi que les plages de la mer d'Émeraude, l'ascension de la montagne des Français, la baie des Sakalava...



Puis toute l'équipe a poursuivi son périple jusque dans la région Nord-Est allant de Sambava à Antalaha et enfin Vohémar. Réalisant ainsi presque 3 000 km de randonnée sur une dizaine de jours. La boucle du Nord a permis ainsi au club Maxiscooter 261 de réaliser le tour de Madagascar depuis 2017.

La boucle est ainsi donc...bouclée ! ☺



XL 750
TRANSALP

HONDA

*Disponible en vente chez MADAUTO - ANDRAHARO

Madauto www.madauto.mg ☎ **23 254 54** Rue Dr Raseta Andraharo Antananarivo
 madauto@madauto.mg facebook.com/madagascar.automobile

petites annonces

À VENDRE
Kawasaki ZX10RA

Tél : 038 11 328 68

À VENDRE
Harley Sportster 1200 Low

Tél : 038 11 328 68

À VENDRE
Honda NC700X DCT

Tél : 038 11 328 68

À VENDRE
KTM 890 Adventure

2000 km
Contact: 0381132868

À VENDRE
Ducati StreetFighter V2

1900 km
Contact : 0381132868

À VENDRE
Yamaha V-Max 1200

30 000 km
Contact: 0381132868

À VENDRE
Royal Enfield

11 000 km
Visible Majunga
Tél : 032 04 92 135

pour les
motards

Pantalon jean moto
marque SFK
350 000 Ar
Pilokak



Casque LS2
Touring
Mx436
900 000 Ar
Pilokak

PILOKAK MOTO
ACCESSOIRES MOTOS



Bottes cross
marque Tiger
MX1 Pro
Pilokak

Casque LS2
MotoShop



Casque VGV
700 000 Ar
MotoShop



ACERBIS
Casque Jet Aria
400 000 Ar TTC
Equip'Moto

ACERBIS
Casque Jet Vento
520 000 Ar TTC
Equip'Moto



ACERBIS
Gants CE
Ramsey My
Vented
162 000 Ar TTC
Equip'Moto

ACERBIS
Casque intégrale
X-Street
330 000 Ar TTC
Equip'Moto



ACERBIS
Casques Flip FS-606
555 000 Ar TTC
Equip'Moto



ACERBIS
Combinaison anti pluie
195 000 Ar TTC
2 sur 2
Equip'Moto



ACERBIS
Casque intégrale
X-Street
330 000 Ar TTC
Equip'Moto



ACERBIS
Bottes Corkscrew
995 000 Ar TTC
Equip'Moto



ACERBIS
Backpack P-EVA 31 LT 354 000 Ar TTC
Equip'Moto



EQUIP'MOTO, magasin d'usine pour équipements et accessoires motos et scooters. Retrouvez les marques Alpinestars, Acerbis, Airoh, Mannol, Interphone et biens d'autres à des prix imbattables. Boutique au 1^{er} étage du centre commercial Dyve Garden, Andraharo, Antananarivo, Madagascar
Contacts : +261 32 07 761 01 - com.equipmoto@gmail.com

Oui la nouvelle
Voge DSX 525
est bien à
Madagascar



VOGE DSX 525 | 33 000 000 Ar TTC

Découvrez la toute nouvelle VOGÉ 525 DSX, le Trail Adventure qui vous ouvrira les portes de l'aventure ultime. Dotée du puissant **moteur bicylindres VOGÉ 525**, cette moto vous garantit des performances exceptionnelles sur tous les terrains. Associé à des composants de pointe tels que la **fourche réglable Kayaba**, les roues à rayons de **19 pouces** à l'avant et **17 pouces** à l'arrière avec des **pneus Metzeler tubeless**, ainsi qu'au système de **freinage NISSIN** avec **ABS déconnectable**, la 525 DSX transforme chaque voyage en une expérience palpitante et agréable.



Retrouvez toute la gamme **VOGE** et **LONCIN** chez **BEMOTO**, pôle moto du groupe **MATERAUTO**. Tél: 033 50 102 02 - Facebook: **bemoto**

Pôle Moto du groupe **MATERAUTO**

Bichonner votre moto

ACERBIS
X-Side Bag 1L
119 000 Ar TTC
Equip'Moto

ACERBIS
X-Water Bag
Vertical 30L -
Blackgrey
144 000 Ar TTC
Equip'Moto

ACERBIS
X-Water Bag Horizontal 40L -
Blackgrey
333 000 Ar TTC
Equip'Moto

ACERBIS
X-Water Backpack 28L
297 000 Ar TTC
Equip'Moto

INTERPHONE
Phares antibrouillards
825 000 Ar
Equip'Moto

INTERPHONE
UCOM 6R
690 000 Ar TTC
Equip'Moto

INTERPHONE
Support de Smartphone
universel Quiklox
150 000 Ar TTC
Equip'Moto

INTERPHONE
UCOM 6R
690 000 Ar TTC
Equip'Moto

INTERPHONE
Coque étanche Quiklox
175 000 Ar TTC
Equip'Moto

INTERPHONE
Coque rigide
Armor Pro
et support
Quiklox
219 000 Ar
TTC
Equip'Moto

DUNLOP
TRAILMAX MISSION

La gamme de pneus Adventure et Trail de Dunlop est destinée aux motards qui souhaitent vivre le frisson du tout-terrain comme les plaisirs quotidiens de la conduite sur route. Sans avoir à changer de pneus entre les deux.

DUNLOP
GEOMAX MX33

Contrôle amélioré de traction / glisse par l'utilisation de nouveaux composants. Meilleur contrôle et absorption des chocs grâce à une construction de carcasse redessinée.

VMOTO
MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

**VOUS ÊTES PLUTÔT
SCRAMBLER OU ROADSTER ?**



TC



TSX

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

DES PIZZAS GM À 17.000 ARIARY



LEADER PRICE : ANDRANOMENA -
ANKADIMBAHOAKA - AMBATOBE.
STATIONS JOVENA : ANOSIZATO -
BY PASS - 67HA.

Moto
MADAGASCAR MAGAZINE

N° 12 | JANVIER - FÉVRIER - MARS 2024 | Trimestriel
motomadmagazine@gmail.com
BP 5168 Antananarivo 101

EDITION Vincent VERRA

RÉDACTEUR EN CHEF François SERRANO

RÉDACTEURS F. SERRANO, V. VERRA, F. DIDELOT, J.M. RAJAABELISON

CRÉDIT PHOTOS V. VERRA, F. DIDELOT, J.M. RAJAABELISON, Clément, DISCODIN

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 - Février 2024
Photo de couverture : Mathias PLANTIVE - DISCODIN

Allianz

L'assureur des motards



Retrouvez-nous sur allianz.mg

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

E-mail: azmg_allianz_madagascar@allianz.com

FOR PIONEERS

Découvrez de nouvelles limites.



UNE NOUVELLE ÈRE COMMENCE...
LA GAMME 2024 EST LÀ.



Husqvarna
MOTORCYCLES



Uniquement chez

ANTANANARIVO

Contact :
+ 261 32 07 179 57
+ 261 32 07 179 96

husqvarna-motorcycles.com

www.husq.com

Thomas P. Schütz

Please make no attempt to imitate the illustrated riding scenes, always wear protective clothing and helmet, the suitable position of the rear fender is optional. The illustrated vehicles may vary in selected details from the production models and some illustrations depict a customer's equipment available at additional cost.

