

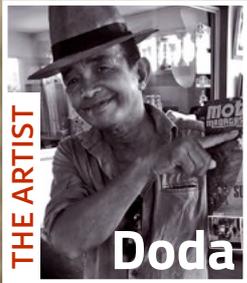
moto

MADAGASCAR MAGAZINE

MAGAZINE TRIMESTRIEL CONSACRÉ AUX DEUX-ROUES MOTORISÉS

GRATUIT

Janvier - Février - Mars 2022 | N° 5



THE ARTIST

Doda



Husqvarna 250 FC & 350 FC



Kymco XCiting S 400i



ARIIC Chief 318

M.E.C.

MADAGASCAR ENDURO CHALLENGE

ROAD BOOK

Le **tour des Volcans**





AUTO MOTO MANAMBINA

LA RÉFÉRENCE EN PIÈCES MOTO



SPECIALISTE EN PIÈCES DETACHÉES & PRODUITS
MADE IN TAIWAN



Edito

PAS DE PLACE POUR LA SINISTROSE !

L'année 2022 s'annonce intense, passionnante. MMM attaque sa deuxième année avec plein de nouveaux projets. Beaucoup de défis sont à relever avec l'ombre du covid qui plane encore au-dessus de nos vies, de nos business, mais l'optimisme doit être de rigueur car la roue tourne inexorablement. De nouvelles marques de motos et de scooters font leur apparition sur le marché national. Les différents championnats moto font le plein. Les catégories juniors se portent bien et, signe des temps, les filles gagnent des championnats même dans les catégories mixtes. Avec tous ces jeunes pressés d'en découdre, pas de place pour la sinistrose !

Nous vous avons concocté ce nouveau numéro avec amour : un petit coup de projecteur sur l'œuvre de Doda consacré à la moto. Un hommage mérité pour cet artiste reconnu, témoin discret de la vie quotidienne que la crise actuelle n'a pas épargné. Un coup d'œil dans le rétroviseur pour se remémorer la saga Fantic Motor des années 70 en attendant de pouvoir essayer la nouvelle génération. Encore des essais de « maxi-scoot » avec un des leaders du marché qui sort l'artillerie lourde et le petit nouveau qui veut se faire une place au soleil. Les articles habituels « prépa custom » et « motard au féminin » rendent hommage à deux personnalités bien connus de la tribu motarde Malagasy, sans oublier le V.A.E. ou vélo à assistance électrique !

Les rubriques Petites Annonces et Portfolio sont les vôtres, on compte sur vous pour les alimenter de vos photos et occasions à vendre... et rendez-vous aussi sur notre page FB !

Bonne lecture ; gaaazzz !!! ■



François SERRANO
Le rédacteur en chef

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

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

Sommaire

moto
MADAGASCAR MAGAZINE



4 **ACTUS & EVENEMENTS**

6 **LIFESTYLE**
Du matos pour les motards

8 **NEWPARTS**
Bichonner votre moto

10 **THE ARTIST**
Doda : "Je ne peux dessiner que ce que je vois !"

12 **VINTAGE**
Fantic Motor

18 **EVASION**
Road Book : Le tour des Volcans

20 **ESSAI OFF-ROAD**
Husky 250 FC & 350 FC : la H de guerre

24 **ESSAI ON-ROAD**
Kymco XCiting 400i : Attractif

28 **ESSAI SCOOTER**
Ariic Chief 318: Le petit plus

32 **VTT À ASSISTANCE ELECTRIQUE**
Fantic Fat Sport Integra : Conçu pour l'aventure

36 **PORTFOLIO**
Vos images sont publiées !

38 **MOTARD AU FEMININ**
Clotilde : La moto, une école de vie

42 **EVENEMENT**
M.E.C. Madagascar Enduro Challenge

46 **CUSTOM LA PREPA**
Un bobber à la sauce italienne

| Textes & photos : Haja LUCAS



DIRECTION FARATSIHO POUR LES T-MAX

Les membres du club Maxiscooter 261 ont réalisé la fameuse boucle Antananarivo-Ampefy-Faratsiho-Sambaina-Antsirabe-Antananarivo, les 11 et 12 décembre dernier. Ils étaient une vingtaine de T-Max à emprunter la RN1, pour enchaîner sur la célèbre RN43, récemment rénovée pour le plus grand bonheur des amateurs de deux-roues, avant de conclure sur la RN7. Quelques roadsters et trails étaient aussi de la partie. Des routes sinueuses à perte de vue, des paysages à couper le souffle et une ambiance de folie pour un ride mémorable. Maxiscooter 261 a ainsi conclu l'année 2021 de la meilleure des manières avec cette ultime randonnée. ■

FANTIC DÉBARQUE CHEZ 100% MOTO

Une nouvelle marque va faire son apparition prochainement chez 100% Moto. Elle se nomme Fantic. Il s'agit d'un constructeur italien fondé en 1968 dans la ville de Barzago. Deux modèles seront présentés en concession dès le début du mois de février 2022. D'un côté, la Caballero 500, déclinée en trois versions, Rally, Luxe et Scrambler et de l'autre, la XEF 250 Trail, qui s'apparente à un enduro. 100% Moto annonce des tarifs particulièrement intéressants, d'un point de vue rapport qualité/prix. La Caballero 500 sera, par exemple, proposée à partir de 36 millions ariary TTC. ■

INFLATION SUR LES MOTOS UTILITAIRES

Les prix ont augmenté sur la plupart des motos reçues récemment en concession. L'inflation touche le marché des motos utilitaires, au même titre que tous les autres produits importés. Les hausses sont de l'ordre de 10 à 25% selon le modèle et la cylindrée. Cette situation découle de l'augmentation considérable du coût du frêt au niveau mondial, combiné avec les droits et taxes douanières qui s'appliquent également à la partie frêt. ■

MX GAMES ANNULÉ

Le MX Games devait conclure la saison 2021, au titre de la huitième et dernière manche, au mois de décembre. Mais en raison de la sécheresse persistante cette année et d'une piste impraticable à Iavoloha, les organisateurs ont décidé de l'annuler. Ils ont proposé la date du 9 janvier 2022 pour l'ajournement. La Fédération Malgache de Motocyclisme a fait une contre-proposition, pour tenir la course le 16 janvier. Ainsi, le MX Games aurait été inclus dans l'exercice 2022, à titre de premier rendez-vous. Au final, les organisateurs ont décidé d'annuler la course. On attend maintenant la publication du calendrier de la saison 2022 de la part de la FMaM. ■



MARCO & FINARITRA SACRÉS CHAMPIONS

Le classement du championnat MX 2021 a été définitivement figé, suite à l'annulation du MX Games, huitième et dernière manche qui devait se tenir en décembre à Iavoloha. De ce fait, le titre dans la catégorie « Élite » revient automatiquement à Marco Preve (Husqvarna FC-350). Il termine en tête du classement général avec un cumul de 283 points. Il remporte donc la couronne nationale pour sa première année dans la catégorie reine. Et ce, un an après avoir été sacré chez les juniors. L'écurie Husqvarna - 100% Moto réalise donc un nouveau doublé. En effet, Finaritra Razafindrakoto (Husqvarna FC-250) a été titré « enduro-endurance ». Il a conservé son trône, acquis en 2020. Il entre dans le cercle fermé des multiples champions nationaux. ■



MARCO PREVE

« Mon mental a été d'une grande aide »

1. D'abord, toutes nos félicitations. Tes émotions après la confirmation de ton titre en catégorie élite, un an après celui obtenu en catégorie juniors ?

Je suis extrêmement content d'avoir gagné le championnat cette année. Ça a toujours été un petit objectif dans ma tête, même si je vise un niveau international dans le fond. Être champion de Madagascar me permet de gagner plus de confiance en moi et de mieux gérer mon stress en course. Gagner le championnat en catégorie juniors n'était qu'une simple étape. Ça m'a prit deux ans au lieu d'une année, en raison d'un manque de régularité de ma part.

2. Quels étaient tes principaux atouts durant la saison 2021 ?

L'un de mes atouts, c'est la magnifique équipe Husqvarna Madagascar de 100% Moto Antananarivo, qui m'a permis de rouler avec une moto toujours en condition parfaite. Une équipe en mesure de me faire remporter le championnat. Je pense aussi que mon mental a été d'une grande aide cette année, car j'ai appris à surpasser la douleur physique et la fatigue durant les entraînements et certaines courses.

3. Tu es passé sur une FC-350 en 2021. Peux-tu nous parler de cette nouvelle monture ?

Même si le passage entre la FC 250 2021 à la FC 350 2022 a été très dur physiquement et mentalement, je pense que c'était un changement nécessaire vu

ma taille et mon poids sur la 250. La 350 m'a ramené à un niveau de confort inimaginable grâce à sa puissance et sa fiabilité.

4. Pour ceux qui ne te connaissent pas encore, rappelle-nous tes débuts et ton parcours.

Pour ce qui ne me connaisse pas, je suis Marco Preve #59, j'ai 17 ans et je fais de la moto depuis que j'en ai 4. J'ai toujours été passionné par les 2 roues. J'ai commencé le vélo très tôt et cela m'a mené à la moto (une PW50 !). J'ai participé à beaucoup de courses dans le passé. J'espère continuer pendant aussi longtemps que je pourrais. J'ai été champion en 50cc, en 85 Espoir, en Junior et finalement en catégorie Elite.

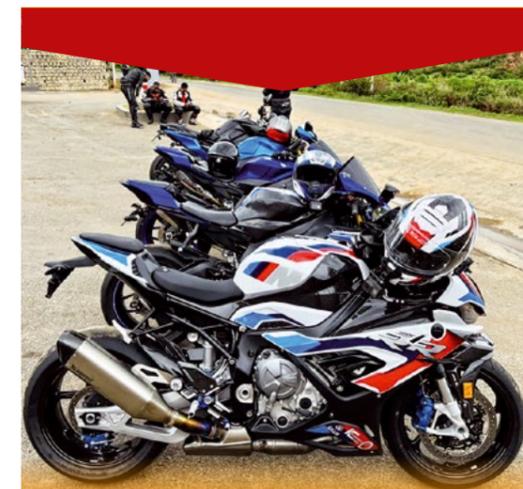
5. Aujourd'hui, tu es au sommet. Comment se présente la suite pour 2022 ? Seras-tu toujours engagé en championnat de Madagascar ?

Je ne pense pas encore être au sommet pour être tout à fait franc. Une victoire en particulier me tiendrait vraiment à cœur cette année. J'espère y arriver, pas seulement pour moi, mais aussi pour l'ex-champion de Madagascar, Ranty Ernest et toute sa famille, car je sais que c'est aussi la course qu'il a toujours voulu remporter. Je compte bien sûr continuer à participer aussi longtemps que possible au championnat national, mais j'aimerais pouvoir aussi être un jour, un compétiteur à l'international. ■



ROADTRIP CULINAIRE SUR LA RN7

Antananarivo-Tuléar en custom. Farah Rabekijana a réalisé ce qu'elle a baptisé *mon roadtrip culinaire*, au mois de décembre dernier. La « bikeuse » a rallié le Grand Sud pour y découvrir les spécialités culinaires de cette partie de l'île et le long de la RN7, à Antsirabe, Ambositra, Fianarantsoa, Tuléar, etc. Un domaine qu'elle connaît bien puisque Farah est cheffe cuisinière de métier. Partie le 15 décembre, elle a rallié la capitale d'Analamanga à celle de l'Atsimo Andrefana en une dizaine de jours, au guidon de sa bécane surnommée « Kenshiro ». Bravo à cette bikeuse ! ■



CRÉATION DE LA SUPERBIKE BROTHERS TEAM

Ils roulent régulièrement sur la RN1, au guidon de leurs sportives. Des Yamaha R1, Kawasaki ZX-10, Suzuki GSX-R1000, BMW S1000 RR ou encore Ducati 1098. Ils ont créé récemment la Superbike Brothers Team. Des amateurs de sensations fortes, comme on peut le voir sur les vidéos qu'ils postent sur les réseaux sociaux. Du genre de ceux qui ont les sliders bien amochés. Parmi les membres, l'on retrouve des motards connus, comme Rivo Aina Randrianarivony, double vainqueur de la course de côte d'Imerikasinina, Rhyno Jesse ou encore Rado Ambinintsoa. ■

DU matos pour les motards



LS2
Casque jet simple visière
315 000 Ar
Pilokak Moto



Strobe LS2 FF 325
Casque modulable
645 000 Ar
Pilokak Moto



LS2
Casque jet double visière
550 000 Ar
Pilokak Moto



LS2
Casque jet simple visière
315 000 Ar
Pilokak Moto



PILOKAK MOTO
ACCESSOIRES MOTOS



LS2
Casque intégral Storm
(1350gr)
750 000 Ar
Pilokak Moto



Scoyco
Genouillères articulées
190 000 Ar
Pilokak Moto



Taichi
Gants moto
130 000 Ar
Pilokak Moto



SFK
Gants moto
140 000 Ar
Pilokak Moto



Motoboy
Pantalon touring
été hiver
650 000 Ar
Pilokak Moto



Nerve
Blouson été
650 000 Ar
Pilokak Moto



ACERBIS Profil 2.0
Ceinture
258 000 Ar
100% Moto



Airoh Mathisse
1 530 000 Ar
100% Moto



LEATT WP Hydratation GPX Trail
840 000 Ar
100% Moto



OJ
Impermeable
432 000 Ar
100% Moto



ACERBIS 007 Yellow
Bottes
150 000 Ar
100% Moto



SFK
Blouson moto femme
575 000 Ar
Pilokak Moto



Motogirl
Blouson été femme
575 000 Ar
Pilokak Moto



Ryo
Bottes longues
900 000 Ar
Pilokak Moto



Motoboy
Ensemble imperméable
190 000 Ar
Pilokak Moto



Motoboy
Blouson homme
été hiver
750 000 Ar
Pilokak Moto



Bichonner votre moto

OSAH
Sac imperméable
225 000 Ar
Pilokak Moto



PILOKAK MOTO
ACCESSOIRES MOTOS



TRIMAX 48
Antivol
330 000 Ar
100% Moto

Paraleva X Road 2.0
Protections poignées
318 000 Ar
100% Moto



100% MOTO
PREMIUM SHOP & SERVICE
ANTANANARIVO



Mini Starter Get Jump
480 000 Ar
100% Moto

Moose Racing Bag Dry Saddle 38
Sacoche
900 000 Ar
100% Moto



Acerbis Front Tods Bag
Sacoche
150 000 Ar
100% Moto

Allianz

Conduire sa moto sous la pluie en toute sécurité

Nous le savons tous, conduire sous la pluie n'est pas idéal : visibilité réduite, chaussée glissante, perte d'adhérence ou risque d'aquaplaning. Tous ces facteurs rendent la conduite sous la pluie particulièrement risquée. Voici quelques conseils à mettre en pratique pour rouler plus sereinement.



La douceur

L'idéal est d'agir sur les commandes en douceur, notamment au freinage et au rétrogradage. Pour mieux stabiliser la moto et diminuer les transferts de masse sur l'avant lors des phases de freinage, il est recommandé d'utiliser le frein arrière à 50%

La bonne tenue

Bien choisir sa combinaison de pluie est primordial. Il est fortement conseillé de l'essayer avant de l'acheter car il est important de garder une confortable amplitude des mouvements. En effet, il faut que ceux-ci n'entravent pas vos articulations, pour vous permettre de garder une grande aisance, en toutes circonstances. Rien de pire que d'être engoncé au moment d'effectuer une manœuvre d'urgence, telle que rattraper une glissade sur la chaussée mouillée par exemple.

L'anticipation

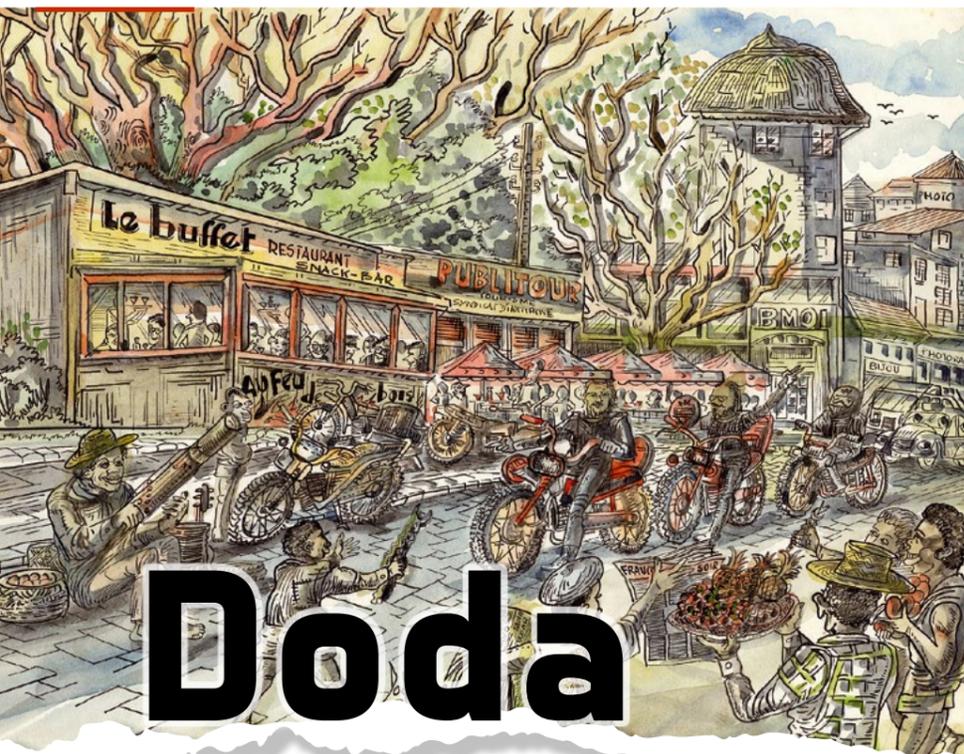
En partant du principe que le coefficient d'adhérence est divisé par deux sur route mouillée, le maître-mot du motard est "anticipation". Garder à l'esprit que les distances de freinage sont doublées ce qui implique d'augmenter en conséquence ses distances de sécurité avec les autres véhicules. Plus que jamais, il est essentiel de porter le regard au loin et d'adapter son allure aux conditions de circulation. Une telle faculté d'adaptation requiert une attitude détendue et souple, d'où l'importance de choisir une tenue suffisamment ample pour garder toute liberté de mouvement.

au lieu de 25% par temps sec. En anticipant raisonnablement les ralentissements, le motard peut même initier son freinage par quelques légères impulsions sur les commandes, ce qui permet d'évacuer le film d'eau présent sur les disques de frein, avant de les solliciter pleinement.

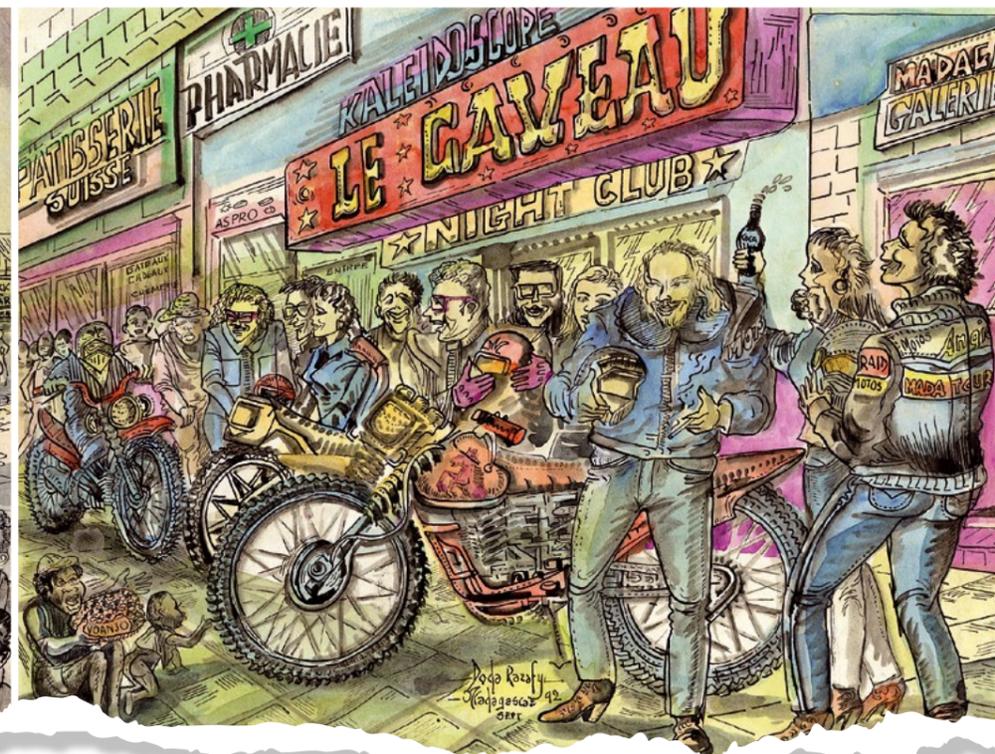
Suivre sa propre route

Dans certaines situations (orages ou pluies battantes) rouler dans les traces des autres véhicules permet de bénéficier d'une route légèrement asséchée. Mais en règle générale, et sous réserve de disposer de pneus en bon état, mieux vaut conserver ses trajectoires habituelles sans se soucier de ce facteur.



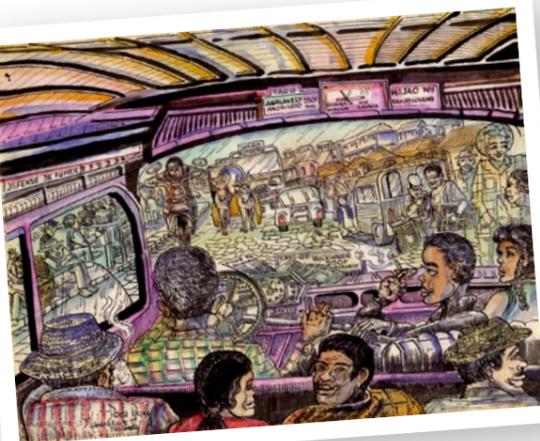


Doda



"JE NE PEUX DESSINER QUE CE QUE JE VOIS !"

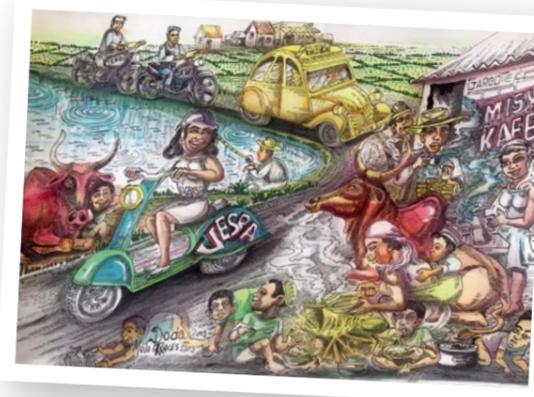
Doda n'est pas motard, et pourtant il dessine des motos depuis plus de trente ans. Rien d'exceptionnel pour quelqu'un qui se définit lui-même comme un « dessinateur de rue » tant les motos font partie du paysage urbain à Tana depuis très longtemps. Laissons le se présenter lui-même.



« J'ai fait les cours par correspondance. A partir de 15 ans, j'ai commencé à faire des dessins, de la peinture à l'aquarelle, puis à l'huile, mais ça n'a pas marché... et j'ai commencé à faire des caricatures de la réalité quotidienne, mais pas de dessin satirique. Par contre Aimé Razafy, mon frère aîné avait commencé le dessin de presse dans les années 70 du temps de Madagascar-Matin, le seul quotidien de l'époque. Mon autre frère, Anselme, fait de la bande dessinée politique : « Retour d'Afrique »... c'est féroce et décapant, il a été invité à plusieurs festivals, à Angoulême, à la Réunion.

J'aime trop la liberté de dessiner pour me limiter à la caricature politique... Avec le temps, j'ai évolué pour faire un style unique, propre à moi-même. Moi, c'est plutôt la vie quotidienne, la vie du petit peuple. Je dessine les choses qui se passent dans les bas-fonds de Tana où les vazaha ne circulent jamais ou des situations auxquelles ils ne font pas attention. Ça donne des scènes de rue, le foisonnement de la foule, les marchés, les gargotes, les brocanteurs, les stations de

taxi-brousse, les petits métiers, les loisirs du peuple, quelques fois « Tana by night », les prostituées, les pickpockets, ou encore les motards, comme « fil conducteur »... Je ne peux dessiner que ce que je vois ! En même temps que je montre mes dessins pour les vendre, je me promène à pied en ville dans les quartiers, je repère les lieux, les scènes de vie, je fais des croquis, quelques esquisses, j'enregistre plein de détails dans ma tête, un réparateur de briquet, une femme avec des gros seins, un gosse sur le trottoir... c'est un travail de mémoire. Par exemple la bousculade du bus, je suis dedans et je vois le pickpocket avec son t-shirt « Rambo », la fille ne se rend compte de rien, et les gens sont entassés comme des sardines dans le taxi-brousse, « le véhicule de la foule », quelqu'un tient

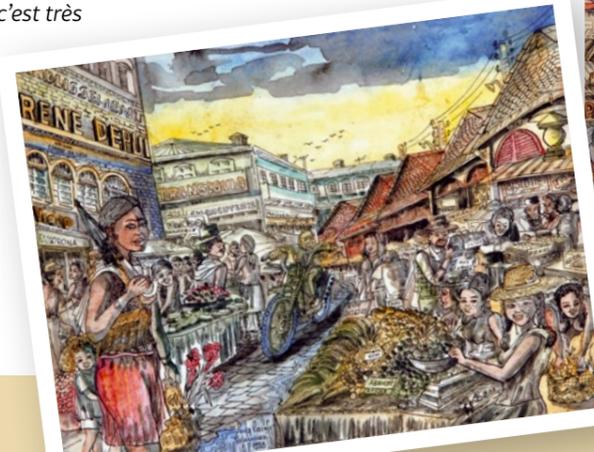
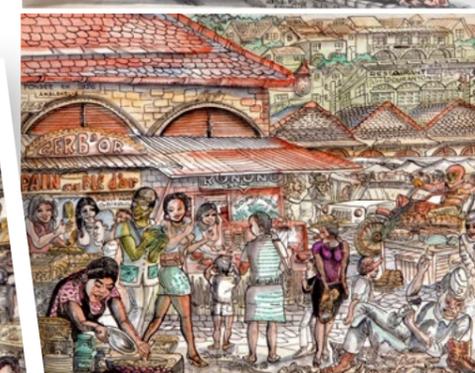


un journal avec un gros titre « Attention aux pickpockets » ! Le soir, je gratte un peu la guitare pour m'inspirer, me calmer. Je monte dans la chambre-atelier quand tout le monde dort, je fais une esquisse sur du papier Canson, la perspective, puis beaucoup de détails, c'est le crayonnage ; je prends un café ; après je fais l'encre. Je travaille surtout après minuit parce que c'est très calme, avec un peu de musique, ça m'inspire. Parfois je confonds l'encre de Chine et mon café... Puis au petit matin, je m'installe dans la cour, parce que le soleil donne la couleur, je remplis mes dessins à la gouache... Je ne peins jamais la nuit parce que le vert et le bleu se ressemblent ! La moto a toujours été mon fantasme, j'ai toujours rêvé

de visiter Madagascar au guidon d'une moto, mais je me suis marié à 26 ans et j'ai élevé 8 enfants. 5 garçons et 3 filles... Il y en a qui vont me remplacer ; ils dessinent avec leur propre style sans que je leur ai appris... Mon fils cadet qui travaille dans un garage moto réalisera peut-être ce rêve... »

Doda à un vrai talent, certains le comparent à Dubout, le célèbre caricaturiste français. Le format souvent XXL de ses fresques se prête parfaitement à son style foisonnant, mais il est difficile à rendre en photo. MMM voulait quand même lui rendre hommage en revenant sur ses dessins de moto, au cours des 30 dernières années... ■

Signé : **François SERRANO & DODA**
Doda, tél. +261 34 12 194 82
(dessins et fresques sur demande)

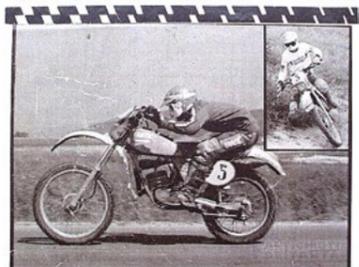




Fantic Motor

Fantic Motor a pris son envol au milieu des « Seventies » alors que l'enduro et le trial montaient en puissance. Le Caballero 50 RC et la Trial 50 furent l'outil pédagogique de toute une génération de champions en herbe. Son aura est intacte et son évocation fait remonter bien des souvenirs...

CABALLERO RACING TEAM



La marque italienne Fantic Motor a été créée en 1968 par Mario Agrati et Henry Keppel, de chez Garelli. L'idée était d'attaquer le marché américain avec un produit de qualité et bon marché. D'où la consonance du nom Fantic ! En 1974, Fantic sort la première enduro « RC » (pour « *Regolarità Competizione* ») ; elle est équipée d'un moteur 125 cm³ deux-temps de marque Minarelli retravaillé par les mécaniciens de la marque. En 1975, Fantic produit la RC en 50 cm³ tout en gardant le même châssis que le modèle 125 cm³. Cette moto mythique a permis à une génération de pilote de démarrer en enduro. Ses performances exceptionnelles sont encore saluées aujourd'hui. Dès 1976 l'équipe Fantic Motor Racing Team fait sa renommée dans le championnat d'Italie d'enduro, dans le championnat d'Europe et aux « Six Jours », grâce à des pilotes comme Signorelli, Yan Cadoret, Dalmas ou Kervella. La marque Fantic commence alors à s'intéresser de plus en plus au Trial et lance quelques modèles qui révolutionneront ce sport. Là aussi c'est un carton. Les 50 et 125 Trial sont déjà très en avance sur la concurrence, puis en 1982 Fantic sort la 240 Trial Professional, qui sera piloté en Mondial



par le champion en titre Gilles Burgat, encore un coup de maître. La marque devient le troisième constructeur italien en termes de vente, derrière Piaggio et Garelli. Fantic décide alors de se concentrer uniquement sur le trial, laissant tomber les versions enduro. Mais ils n'arriveront jamais à atteindre les objectifs fixés, en partie à cause de l'arrivée de nouvelles marques dans le secteur comme Beta, Gas Gas, ou Aprilia. En 1990, la marque est en grande difficulté et tente de se réactualiser en sortant le « XM », un trail en 125 cm³ et 50 cm³, mais le succès ne sera qu'en demi-teinte ; en 1996, la marque présente un dernier prototype enduro de 125 cm³ mais les ennuis d'ordre financier lui font abandonner le projet. Fantic dépose le bilan en 1998 après la forte chute de ses ventes et à la suite de problèmes financiers. En 2003, Fantic est racheté par Federico Fregnan, un industriel italien passionné par les anciens modèles de la marque ainsi que par l'enduro. En 2012, la marque produit plusieurs modèles enduro de 50 cm³ 2-temps très réputés pour leurs performances et leur qualité dans le milieu de l'enduro. C'est en 2014 qu'un groupe d'investisseurs reprend le destin de Fantic en main. Avec deux idées : créer des vélos électriques hautes performances et, bien sûr, des motos. Aux côtés de machines tout

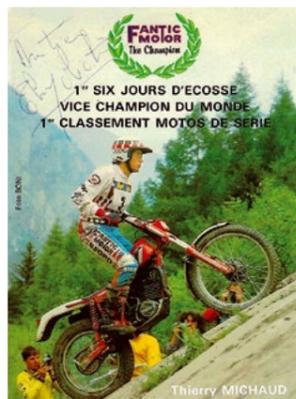


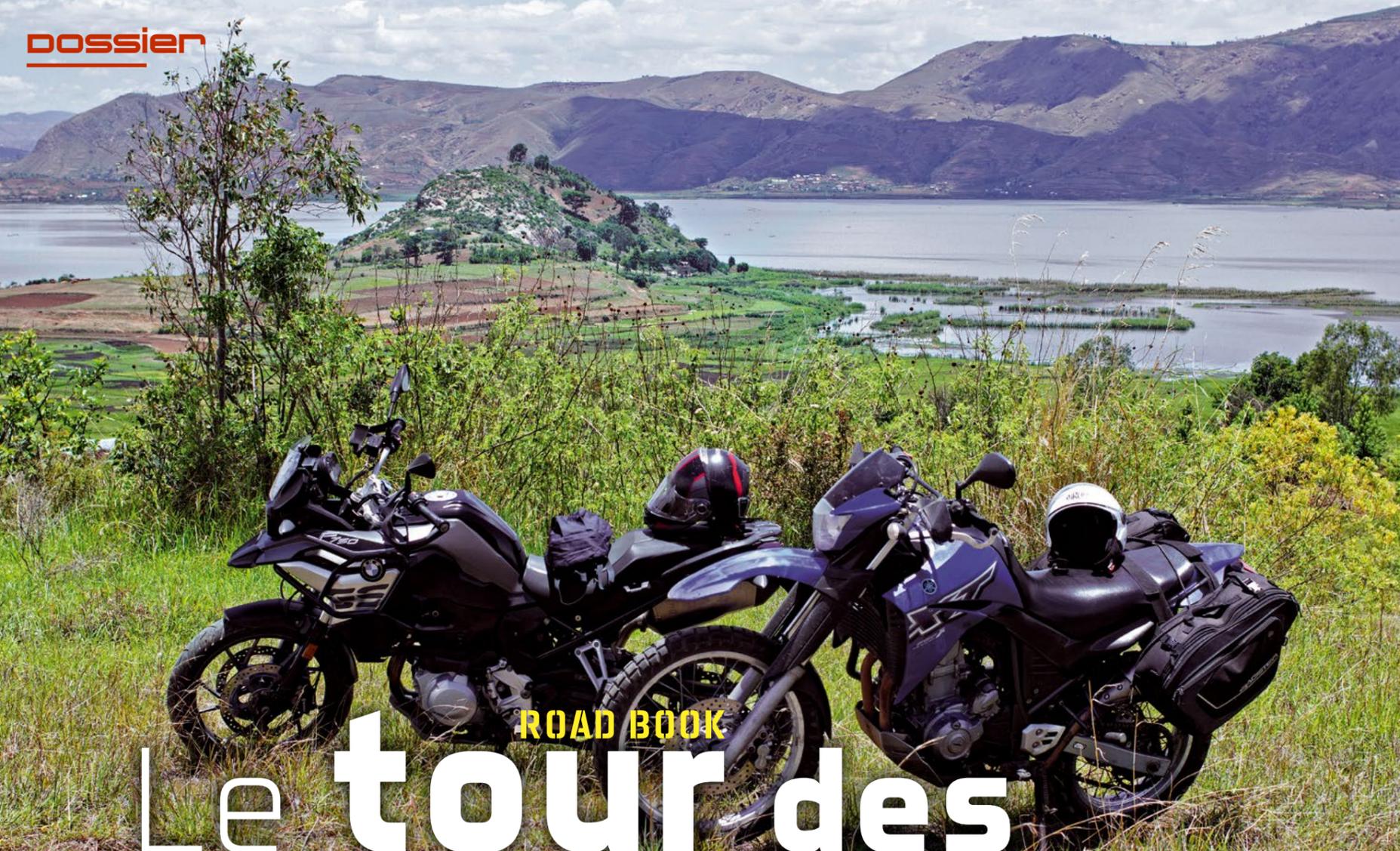
terrain sportive de 50, 125 et 250 cm³, des modèles plus polyvalents et stylés. Ainsi Fantic revient réellement sur le devant de la scène en proposant une nouvelle Caballero ! Cette reprise patronymique du légendaire modèle de 1969 définit désormais une signature à part entière regroupant des cylindrées de 125, 250 et 500 cm³.

CABALLERO



Textes : François SERRANO
Photos Web





Le tour des Volcans

Depuis longtemps, nous espérons profiter d'une boucle goudronnée Tana - Ampefy - Faratsiho - Antsirabe - Tana... c'est chose faite, avec la dernière portion entre Faratsiho et Ambohibary-Sambaina qui vient d'être achevée tout récemment. Nous avons donc voulu tester l'ensemble de ce tour de près de 450 km, pour profiter de la primeur d'un goudron tout neuf et bien sûr, plus sérieusement, avoir un ressenti global...

Rendez-vous donc à Anosizato sur le coup des 8 heures du matin pour enjamber le pont et prendre la RN1 en direction d'Ampefy. Très

vite, je me retrouve bloqué dans les embouteillages avant le rond point d'Anosizato. Nous faisons le plein de nos machines avec un petit café en prime.



Puis après Ampitatafika, la voie devient plus fluide car le flux de circulation à cette heure est plutôt dans le sens contraire, de la périphérie vers Tana centre... À nous la liberté et avec le soleil montant et cette belle lumière nous sommes comme des enfants qui savourent un bonbon ! La ville étend encore ses tentacules urbaines, jusqu'à Fenoarivo et même au delà et les constructions plus ou moins récentes ne semblent jamais

s'arrêter... Petit à petit, la RN1 devient moins encombrée et nous prenons un rythme de conduite « cool » pour profiter des paysages et du plaisir d'être là, tout simplement... Jusqu'à Arivonimamo, nous traversons régulièrement de nombreux villages et son lot de ralentissements divers... puis la route commence à bien serpenter et nous découvrons les dernières zones de forêts de tapias qui sont encore préservées et

dans les bas fonds, les rizières, avec en cette période, le repiquage du riz... Puis nous traversons Miarinarivo et rejoignons enfin au bout de plusieurs longues lignes droites, le village d'Analavory. L'embranchement pour Ampefy est au milieu du bourg et les ballons volcaniques très caractéristiques sont déjà visibles. La région est connue pour ses geysers d'eau chaude et ses terres très fertiles.



Textes & photos : Vincent VERRA





Après 2h30, en comptant les arrêts et la visite des chutes de la Lily, nous sommes en vue du lac Itasy et du village touristique d'Ampefy (125 km d'Antananarivo). Nous en profitons pour emprunter la nouvelle route pavée qui mène à l'Îlot de la Vierge... Au sommet d'une colline nous avons tout le loisir d'admirer un superbe panorama sur le lac, les anciens volcans éteints et les rizières en contrebas. Le silence et le calme, nous permettent de nous ressourcer durant des instants magiques...

C'est l'heure du déjeuner et nous regagnons une adresse très sympathique qui nous accueille pour un repas très naturel, fait des produits du terroir... C'est un moment de convivialité partagée. Mais après cette pose nous devons poursuivre notre route vers Antsirabe, notre prochaine étape située à quelques 152 km. La portion qui relie Soavinandriana est plutôt endommagée, mais en moto nous arrivons à nous jouer des nombreux trous et bosses... Après ce passage un peu chahuteur, la route est à nouveau

parfaitement plate et très peu fréquentée. Nous sommes quasi les seuls à rouler sur un parcours magnifique... La descente au flanc d'une vallée escarpée et perdue est spectaculaire. Les virages s'enchaînent et un reste de forêt qui semble intacte témoigne de ce que devait être la végétation dans cette région avant l'arrivée des hommes... Puis nous enjambons le pont de Kitsambay pour ensuite remonter vers un col d'altitude qui rejoint Faratsiho. Ce bourg isolé, est situé au milieu d'un plateau



fertile et compte une station service, mais pas encore de véritable service hôtelier ou de restauration. Nous continuons notre chemin et la voie est toujours aussi belle avec la traversée de forêts de pins ou autrefois une station forestière s'était lancée dans la pisciculture.





Puis l'arrivée à Ambohibary-Sambaina est magnifique car le plateau est couvert de rizières à perte de vue et ce vert brillant au crépuscule nous inspire à être heureux. On peut se restaurer à l'embranchement de Sambaina où de petites gargotes sont spécialisées dans la saucisse locale ! Enfin, les derniers 37 km, sur la RN7, qui nous séparent d'Antsirabe sont assez endommagés. Des zones de goudron cassé, sont recouvertes de terre et la

poussière nous envahit à plusieurs reprises. L'arrivée à Antsirabe clôt une très belle journée bien remplie... Le lendemain, nous regagnerons en une petite demi-journée la capitale distante de 171 km par la RN7. Ce tour de 452 km est réalisable en deux jours sans trop de contrainte de temps et permet une véritable découverte de cette région très rurale et traditionnelle... Côté paysages, nous ne sommes pas en reste, avec une alternance de collines

et de vallées cultivées, des panoramas spectaculaires et une route très peu fréquentée, une fois sorti de la ceinture des 30 km de la capitale. De nombreuses structures hôtelières sont bien implantées à Ampefy et à Antsirabe permettant des étapes confortables et pour tous les budgets... Nous ne saurions que trop conseiller ce parcours dans l'un ou dans l'autre sens, en gérant tranquillement son temps... Soavadia ! ■



NON STOP 7/7

MOBILITY

TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES À PARTIR DE 10.000 ARIARY

POUR COMMANDER ?

Scannez ici  

Contactez nous au **032 03 219 02**

www.mobility.mg
mobility@mobility.mg

EN2ROUES
TRANSPORT & LIVRAISON

+ 100 BOUTIQUES DANS UNE SEULE APPLICATION

Pour Commander ?

Scannez ici  

Contactez nous au **034 85 646 71**
032 03 219 09

Restaurants / Boissons / Parapharmacie / Produits cosmétiques
 Fruits et Légumes / Fleurs / produits hi-tech / etc...

LIVRAISON 7/7 LIVRAISON
 Livraison dans tout Tana et proximité



La H de guerre!

Nous sommes forcé de reconnaître que le blanc est la couleur qui a dominé dans le paddock cette saison passée ! Pour comprendre les raisons d'une telle domination, nous sommes allé essayer les HVA 250 et 350 FC 2022 sur le nouveau terrain 100% MX Park.



Textes : François SERRANO
Photos : Vincent VERRA
Arthur RAZAFINJATO

Je pourrais vous dire que la géométrie et la flexibilité du cadre offre un excellent retour d'information au pilote et assure une absorption d'énergie optimale avec une stabilité en ligne droite exceptionnelle, que la fourche à air de 48 mm rend l'amortissement plus progressif et plus uniforme, que le moteur 4 temps de la 250 pèse 26 kg seulement et génère une puissance remarquable de 46 CV et une puissance de 58 CV pour la 350... Mais les performances de ces machines dépassent de très loin mes modestes compétences sur un terrain de cross, et même si j'ai pu apprécier la facilité d'utilisation pour un pilote lambda, il est plus intéressant de laisser s'exprimer ceux qui gagnent des courses à leur guidon !

sollicité en sortie de virage. Le frein moteur est plus puissant et permet de retarder son freinage de quelques mètres pour gagner des précieuses secondes.

Les commentaires de Marco PREVE, Champion de Madagascar en catégorie Élite 2021 sur HVA 350 FC :

MOTEUR

Le moteur de la FC 350 2022 est tout aussi bestial que celui de la FC 250, en ayant le couple du 450 (ou presque). Elle a beaucoup plus d'allonge et l'embrayage est moins





PARTIE - CYCLE

Ma moto a des suspensions XACY Pro de chez WP donc je ne peux pas donner mon ressenti sur une moto d'origine. Mais celles-ci m'apportent un confort exceptionnel. La moto est équipée de freins Brembo qui sont largement suffisants pour arrêter la moto en cas de besoin. La moto est très stable grâce à son châssis hyper léger et je me sens en sécurité lorsque je roule.

QUALITÉ DES ÉQUIPEMENTS

Husqvarna est la marque haut de gamme du groupe KTM. Elle est équipée avec les meilleurs options, d'origine, que se soit les tés de fourche taillés dans la

masse, « subframe » en fibre de carbone composite, suspensions de chez WP et finalement un comportement de moteur original grâce à son boîtier de filtre à air et des réglages propres à lui.

Les Husqvarna et maintenant GASGAS, sont toutes dérivées des KTM avec cependant quelques légères différences qui les caractérisent... et pas uniquement la couleur !

Il serait donc intéressant dans un futur proche de faire un test comparatif entre ces 3 marques de motos pour comprendre (et j'espère ressentir) leurs caractères respectifs... ■

FC 250 : 49 750 000 Ar
FC 350 : 51 750 000 Ar
FC 450 Rockstar : 53 450 000 Ar

Distribué par 100% MOTO Antananarivo - Alarobia

FICHE TECHNIQUE

HUSQVARNA FC 450 - FC 350 - FC 250 2022

MOTEUR

| | |
|---------------------|---|
| Type | Monocylindre quatre temps |
| Cylindrées | 449,99 cc (FC 350 : 349,99 cc, FC 250 : 249,99 cc) |
| Diamètre x course | 95 X 63,4 mm (FC 350 : 88 X 57,5 mm, FC 250 : 78 X 52,3 mm) |
| Taux de compression | 12,75:1 (FC 350: 14,0: 1; FC 250: 14,4: 1) |
| Train de soupapes | SOHC; 4 vannes (FC 350 y FC 250: DOHC; 4 vannes) |
| Démarrage | Électrique avec batterie lithium-ion 12,8 volts et 2 Ah |
| Injection | Keihin EFI avec corps de papillon 44 mm |
| Transmission | Pankl boîte 5 vitesses |
| Embrayage | Multidisque humide DDS avec système hydraulique Brembo |
| Commande finale | Chaîne de 5/8 "x 1/4" |

CHÂSSIS

| | |
|-------------------|--|
| Structure | Centre de berceau double en acier chromé molybdène |
| Sous-acheminement | Polyamide renforcé de carbone |

| | |
|--------------------------------|--|
| Guidon | ProTaper avec poignées ODI |
| Suspension avant | Fourche inversée WP Xact 48 mm entièrement réglable |
| Suspension arrière | Amortisseur WP Xact entièrement réglable assisté par liaison |
| Roue | DID DirtStar |
| Roue | Avant : 21 X 1,60 Arrière : 19 X 2,15 |
| Pneus | Dunlop Geomax MX33 |
| Pneu | Avant : 80/100 X 21 Arrière : 120/90 X 19 (FC 350 et FC 250 : 110/90 X 19) |
| Frein avant | Disque de 260 mm avec étrier Brembo |
| Frein arrière | Disque de 220 mm avec étrier Brembo |
| DIMENSIONS ET CAPACITÉS | |
| Distance entre les axes | 1,485 m - Râteau: 26,1 degrés - Déplacement triple pince : 22 mm |
| Hauteur de selle | 940 mm |
| Garde au sol | 37 cm |
| Capacité du réservoir | 7 litres |
| Poids à vide | 105,6 kg (FC 350 : 105 kg ; FC 250 : 104 kg) |

YCF

www.ycf-riding.mg

YCF 190 MX FACTORY



Livraison partout à Madagascar



DISTRIBUTEUR OFFICIEL

AUTO-IMPORT

contact@autoimport.mg
032 12 143 13

Kymco XCiting S 400i



Le système connecté Noodoe



Attractif

On ne change pas une équipe qui gagne... Ça pourrait bien être la devise du nouveau Kymco Xciting S 400i qui reprend les principales caractéristiques de son prédécesseur. Toujours aussi beau et compétitif, mais maintenant équipé d'un « traction control » (TCS), d'un châssis renforcé, et du fameux système connecté « Noodoe ».

Modernes, acérées, équilibrées, les lignes du Xciting S n'ont pas pris une ride et figurent toujours parmi les plus aguicheuses du segment. Mention spéciale pour le « bec » avant particulièrement agressif et original qui lui donne une touche sportive. La finition est à l'avenant avec une peinture premium, des plastiques de qualité et des ajustements soignés.

Les feux à leds et leur signature caractéristique, soulignent avec élégance les formes racées et harmonieuses du Xciting S 400 i. Côté équipements, la bulle réglable manuellement sur 5 positions est une excellente chose, les grands gabarits apprécieront. Autres points intéressants, avec la présence, notamment, de leviers réglables, d'un frein de parking,



de marchepieds double position, d'une commande d'appel de phare et de deux boîtes à gants dont l'une avec prise USB. Le tableau de bord pour sa part affiche

la vitesse, l'heure, les tours/minute, la température moteur, le kilométrage total et partiel ainsi que la jauge à essence à segments. Seul bémol le coffre sous selle

qui ne peut recevoir qu'un seul casque. Kymco fait partie des précurseurs dans le domaine « connecté » avec son système « Noodoe » particulièrement innovant et intuitif. Via son smartphone, Noodoe permet par exemple de modifier le fond d'écran du tableau de bord, d'afficher la météo, de recevoir des alertes SMS et de profiter d'un GPS avec un affichage dynamique. Une fois paramétré, l'ensemble des fonctions peuvent se piloter depuis le guidon.

L'arrivée du TCS est donc une bonne nouvelle pour limiter le patinage de la roue arrière à l'accélération. Cette technologie se justifie encore plus dans la capitale car sur route sale ou humide, elle peut éliminer d'éventuels dérapages à la remise des gaz. Avec son freinage ABS puissant et peu intrusif, ce Kymco se situe donc dans le haut du panier en termes de sécurité embarquée.

La motorisation reste le point fort du Xciting 400, sa réserve de puissance est largement suffisante pour la ville et bien servie par un châssis agile, équilibré et un très bon rayon de braquage.

En résumé, face à la concurrence, les équipements et performances de ce Kymco Xciting S 400i le positionnent parmi la crème des maxi-scooters. ■



Garantie : 2 ans
Prix : 39 600 000 Ar

Distribué par CT Motors Antananarivo - Andraharo

FICHE TECHNIQUE

DIMENSIONS ET POIDS

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Longueur x largeur x hauteur | 2175 x 805 x 1415 |
| Poids à sec | 195 Kg |
| Capacité du réservoir | 12,5 L |
| Hauteur de selle (mm) | 810 |
| Empattement (mm) | 1570 |

MOTORISATION

| | |
|----------------------------|--|
| Moteur | OHC, monocylindre 4 temps, 4 valves continue |
| Système de refroidissement | Liquide |
| Cylindrée | 399 cc |

| | |
|---------------------|--------------------------------------|
| Boîte de vitesse | Automatique CVT à variation continue |
| Démarrateur | Electronique |
| Puissance maximale | 26,5 kW / 7500 rpm |
| Couple maximale | 38,1 Nm / 6250 rpm |
| Type d'alimentation | Injection (EFI) |

CHASSIS ET PNEUMATIQUES

| | |
|-----------------------|---|
| Suspension avant | Fourche télescopique double Té |
| Suspension arrière | Double amortisseur hydraulique réglable |
| Pneus avant ; arrière | 120/70-15 ; 150/70-14 |
| Frein avant | Double disque hydraulique, ABS 280 mm |
| Frein arrière | Simple disque hydraulique, ABS 240 mm |



STYLÉ EN TOUTE SÉCURITÉ



*Photos non contractuelle

RACING & SPORT . TOURING & ADVENTURE . STREET . RETRO & CRUISE
OFF ROAD . PROTECTION . BAGS & ACCESSORIES



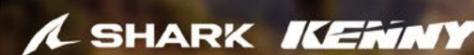
020 23 320 52 / 020 23 616 46
Andraharo, Antananarivo, Madagascar

www.ctmotors.mg
ctmotors@ctmotors.mg



VISITE VIRTUELLE MOTO / AUTO

Une vraie tenue D'ENDURO



020 23 320 52 / 020 23 616 46
Andraharo, Antananarivo, Madagascar

www.ctmotors.mg
ctmotors@ctmotors.mg



VISITE VIRTUELLE MOTO / AUTO

Le petit plus



C'est toujours intéressant d'assister au lancement d'une nouvelle marque sur le marché « malagasy » mais je ne suis pas du genre à m'enflammer pour un scooter venu d'Asie... Je dois avouer cependant que d'entrée de jeu, David a réussi à piquer ma curiosité en me montrant sur son smartphone une vidéo de ma moto garée devant le scooter de démonstration.

En énumérant la liste des équipements (clé intelligente, caméra frontale, fonction SOS, prises USB, coffre pour 2 casques), il me donne définitivement l'envie de l'essayer ! Même si je sais que Jean-Marc « Maxi-scooter » va également le tester pour le magazine, je m'offre quand même un petit tour de manège. Dès le départ de 100%, la route pavée et les ralentisseurs mettent en avant un certain confort et vu le diamètre des roues, j'attribue ce confort à la qualité des suspensions, ce qui est inhabituel dans cette gamme de produit. La stabilité est là, elle aussi. Facile de trouver le point d'équilibre même à faible vitesse, un bon point dans les embouteillages... Pour tester les reprises, je prends la

montée d'Alarobia et mets les gaz ! Une poussée me colle agréablement au dossier de son large siège et je commence à prendre de la vitesse, voir trop de vitesse quand, en sortie de virage, j'arrive dans la partie déformée de la chaussée... Réflexe de motard, je serre mes pieds contre la partie centrale du tablier et bloque mon guidon. Manœuvre inutile tant les scoots d'aujourd'hui ont progressé en tenue de route. Pour apprécier tranquillement le reste de la balade, j'adopte un rythme de sénateur et détaille un peu mieux le poste de pilotage : ergonomique, sobre et de bon goût. Les gros cadrans ronds du compteur sont très lisibles et très complets, les leviers de freins de qualité supérieure donnent un

bon feeling surtout grâce à un ABS Bosch bien réglé qui n'a pas été pris en défaut dans les freinages appuyés sur les pavés... ma hantise ! Le large pare-brise fait le job et malgré ma taille et mon casque intégral-cross à grande visière, je n'ai pas eu la pression du vent sur la tête et du bruit dans les oreilles, et ça, c'est agréable sur les longs trajets. Si on rajoute le fait que ce scooter à une « gueule » ; des coloris sympa et un prix attractif, on peut dire que ce nouveau Ariic 318 n'a pas raté son entrée à Madagascar ! Mais voyons surtout ce qu'en pense Jean-Marc, notre spécialiste du maxi-scooter... Les lignes tracées au scalpel de ce monocylindre sont ses premiers atouts. L'esthétique est moderne légèrement agressive et je m'aperçois immédiatement que l'on a affaire à un deux roues de « gamme premium » avec un niveau élevé de finition ainsi que trois coloris proposés : rouge, bleu et gris. Son gabarit apporte une position de conduite plaisante et même si la selle semble ferme, le confort n'est pas en reste. La position

au guidon favorise une bonne visibilité et grâce à la bulle haute d'origine, on ne ressent pas le vent, même à haute vitesse. L'Ariic Chief 318 présente une stabilité sans faille et je me suis fait vraiment plaisir à enchaîner une série de virages dans le pur style gymkhana. Côté moteur, le 300 cm³ est assez puissant pour m'entraîner à une vitesse de 120 km/h, sans difficulté. Là où le Chief 318 brille le plus, c'est dans la section équipements. Il dispose d'une clé intelligente ou de proximité pour démarrer, ouvrir le siège et le bouchon du réservoir. La technologie « Start & Stop » permet d'avoir un démarrage rapide pour les plus pressés. Il est doté également d'une caméra frontale HD pour enregistrer des images grâce à une App mobile. Très utile pour la sécurité ou pour enregistrer des itinéraires. Un autre élément intéressant





est la fonction SOS, en cas d'accident, le scooter arrête automatiquement le moteur et contacte les secours. Bien entendu, l'éclairage est entièrement à LED, tandis que les instruments très complets sont un peu plus conventionnels. Son compteur bien lisible même sous un soleil éblouissant, peut également être connecté au Smartphone du conducteur et présente plusieurs menus. Côté rangement, sous le grand siège, suffisamment de place pour un casque intégral et un petit sac à dos. Dans la doublure intérieure, on trouve également une prise USB et une lampe de courtoisie à LED. Enfin, beaucoup de rangements avec deux compartiments à gants, l'un avec une prise USB et l'autre avec un revêtement intérieur délicat.



L'Ariic Chief 318 reste très à l'aise dans les trajets urbains et péri urbains grâce à une faible consommation de 3L/100 km ce qui lui assure une autonomie de plus de 400 km avec son réservoir de 13 litres. En conclusion, j'ai été charmé par cette nouvelle marque et ce modèle que l'on croiera très bientôt sur nos routes ! ■

FICHE TECHNIQUE

| DIMENSIONS ET POIDS | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| Capacité du réservoir | 13 Litres |
| Démarrreur | Électrique |
| Cadre | Tubulaire en acier |
| Hauteur de selle | 790 mm |
| Poids à sec | 195 Kg |
| MOTEUR | |
| Moteur | Monocylindre, 4 temps |
| Cylindrée | 276 cc / Euro 4 - 5 |
| Puissance | 17.5 kW (24 HP) @ 8'000 rpm |
| Couple MAX | 25 Nm @ 5'000 rpm |
| Refroidissement | À liquide |
| Alimentation | Injection électronique |
| Transmission | Variateur automatique CVT |
| SUSPENSIONS | |
| Suspension avant / arrière | Hydraulique |
| FREINAGE | |
| Freins: | 2 x Ø 260 mm / Ø 200 mm BOSCH ABS |
| PNEUMATIQUE | |
| Pneus | 120/70 - 14" / 150/70 - 13" |
| Jantes | 3 x 14" / 4 x 13" |
| Éclairage | LED |
| Instrument numérique | LCD |
| Caméra | HD Frontale |
| Interface de chargement | USB |

Garantie : 2 ans
Prix : 29 900 000 Ar

Distribué par 100% MOTO
Antananarivo - Alarobia



Disponible à la location chez **MBIKE Madagascar** pour une **demi-journée** ou **plusieurs jours**. Faites confiance au **FANTIC INTEGRA FAT** pour vos sorties en **famille** ou **entre amis**.

mbike@mbike.mg
eve@mbike.mg

+ 261 34 35 722 81
+ 261 32 67 384 00

<https://bikeshop.mbike.mg>

READY TO RACE
www.ktm.com

MTM
MOTO TOUR MADAGASCAR

www.moto-tour-madagascar.com

KTM

Facebook YouTube

Fantic Fat Sport Integra

CONÇU

POUR
L'AVEVENTURE!



Nous avons rendez vous de bon matin dans les locaux de **Mbike** sur les hauteurs d'Ambatobe, pour découvrir les nouveaux vélos à assistance électrique, **Fat Sport Integra de Fantic** de l'année 2021. Du point de vue esthétique, le modèle est vraiment réussi et dégage une forte personnalité avec ses pneus surdimensionnés qui lui donnent un air de baroudeur, prêt à avaler et affronter tous les types de terrains.



Après une petite pause café et le temps de régler les vélos à notre taille, nous partons direction les hautes collines du côté d'Ambohimalaza en périphérie de la capitale. Le but : tenter de tester les limites de l'engin, évaluer ses qualités et ses faiblesses, en quelques heures de rando tout terrain...

Le **Fat Sport Intégra de Fantic** est un « fat bike » qui a été conçu pour être à l'aise sur des chemins sablonneux et sur des sentiers boueux et glissants grâce à ses pneus de 4 pouces de largeur. La marque **Fantic** met un point d'honneur à tout concevoir et assembler dans son usine italienne, garantissant ainsi un niveau de qualité très élevé.

Côté assistance électrique, le moteur de la marque allemande **Brose Drive S** est puissant (90 Nm) et très réactif dès que l'on appuie un peu sur les pédales... Je suis étonné par cette énergie délivrée quasi instantanément et j'absorbe sans difficulté des pentes très importantes grâce à la combinaison du groupe **SRAM « SX Eagle »** et ses 12 vitesses. Le compteur propose un petit cran et deux boutons (+ & -) de niveau d'assistance. Il propose 5 modes disponibles : off, 1, 2, 3 ou 4 (le pourcentage d'assistance de chaque mode est personnalisable, cependant le pourcentage max. est de 320% et min. de 50%).

Mon « fat bike » est équipé d'une **batterie** d'une puissance de **630 Wh** qui lui permet d'après le constructeur de parcourir jusqu'à **120 km en une seule charge**. Grâce à cette autonomie, c'est un outil d'exploration extraordinaire pour des raids de plusieurs jours et des étapes assez distantes. Dans les descentes et sur les terrains escarpés, très accidentés, la fourche **Rock Shox Bluto** absorbe bien les chocs importants avec son débattement de **120 mm**. Elle peut être verrouillée pour une meilleure efficacité de pédalage notamment dans les montées. Les freins à disque hydrauliques offrent une puissance de freinage et un contrôle facilement gérable, même à grande vitesse. Le vélo malgré son équipement électrique est assez léger et très maniable. Je prends un



SPÉCIFICATIONS

- **Moteur** : Brose ALU 36 Volt, puissance max : 250 W, Couple : 70 Nm
- **Batterie** : Lithium Ion, 36 Volt, 630Wh
- **Display** : Brose-Marquardt multifunctional display & push-assistance selection unit
- **Cadre & tailles** : Aluminium frame, CNC parts, Sizes : S - M - L
- **Fourche** : Rock Shox Bluto, 120 mm travel
- **Groupe** : SRAM SX E-click Eagle 12v
- **Pédalier** : Miranda Delta Isis 165 mm FAT-2 Asym
- **Cassette** : SRAM SX Eagle 12V 11-50
- **Chaîne** : SRAM SX Eagle 12V
- **Freins avant** : SRAM Level, 2P, Hydraulic Disc Brake, 200 mm disc
- **Freins arrière** : SRAM Level, 2P, Hydraulic Disc Brake, 180 mm disc
- **Pneus** : Schwalbe JUMBO-JIM, 26 X 4"
- **Jantes & rayons** : GPM Fat
- **Moyeux avt** : GPM 150 mm thruaxle 15 mm
- **Moyeux arr** : GPM 197 mm thruaxle 12 mm
- **Guidon** : FSA Ø 31,8 L.760 m Rise 15
- **Potence** : FSA Logo Ø 31,8 L.60 mm
- **Tige de selle** : FSA 400 mm
- **Selle** : SelleItalia X-Land Flow

réel plaisir à descendre à tombeau ouvert dans les pentes qui serpentent au dessus des rizières. Les énormes **pneus « Fat Jumbo Jim 4 » de Schwalbe** ajoutent en confort, stabilité et sécurité et ce dans toutes les situations sur la quasi totalité des types de revêtements.

A Madagascar, le **Fantic Fat Sport** ouvre de nouvelles perspectives de circuits jusqu'alors impossible ou difficile à concevoir car physiquement très pénible en vélo. Fini les grosses galères de poussage ou de portage sur les portions sableuses. Le sable ne devenant plus une limite dans la conception des excursions à vélo. On peut maintenant se permettre d'aller dans le massif de l'Isalo, approcher le massif du Makay ou imaginer rouler sur les plages et les espaces côtiers, sans entrave et avec une assistance plus qu'agréable !

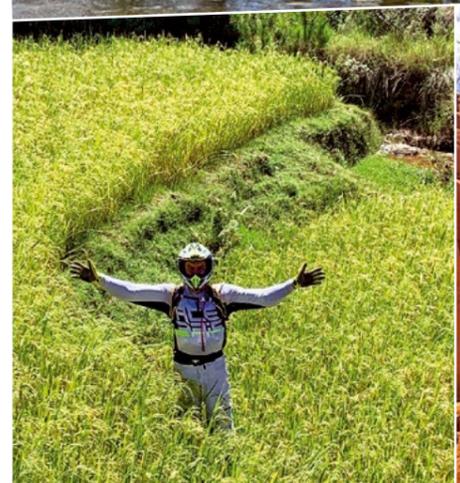
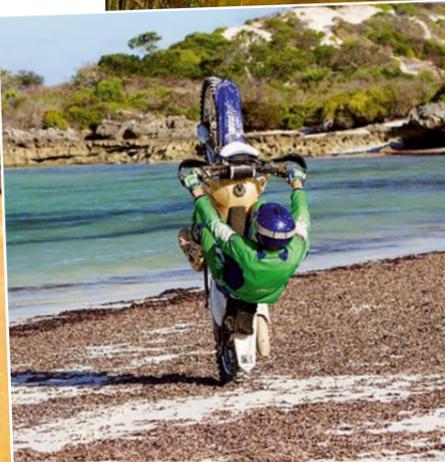
Reste à prévoir bien entendu la fréquence de charge des batteries et le moyen de trouver du 220V en brousse ! La recharge de la batterie se fait assez rapidement : 80 % de charge en 2 h seulement...

Dans un prochain numéro de MMM, nous vous partagerons les récits d'un séjour en **FanticFat Sport** sur la Côte... pour un test « *Grandeur Nature* ! ». Le « fat bike » **Fantic Fat Sport Intégra** est déjà disponible à la location chez **Mbike** pour une courte ou plus longue période... Profitez-en ! ■



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

Vos images sont publiées !



Dès qu'on passe la porte de son bureau, on voit le cuir de moto suspendu à côté du casque... Clotilde Ranaivoson est une motarde, une vraie. Une passionnée qui ne fait pas les choses à moitié !



J'ai vu sur FB des photos de toi sur une moto de cross ! Des projets Offroad en préparation ?
 J'ai en projet pour l'année prochaine de partir faire un grand tour dans le Sud jusqu'à Fort-Dauphin et Tuléar. Je me prépare physiquement et je me renseigne préalablement sur l'état des routes pour envisager les futures étapes et les difficultés du parcours... La moto sera également l'objet de grande attention avant le départ pour éviter les pépins mécaniques sur la route mais j'ai néanmoins appris à me sortir de pannes simples comme réparer une roue crevée (rires... J'ai toujours avec moi un kit de réparation et un mini compresseur d'air !).
 Nous espérons que Clotilde réalisera ce projet et bien d'autres encore... ■



Clotilde

La moto, une école de vie.

Arrivée aux 2 roues par le scooter, Clotilde s'est très vite tournée vers la moto. Avec le soutien indéfectible de Jaona, son époux, elle s'est lancée, corps et âme, dans cette nouvelle passion. Depuis ses premiers cours de pilotage en 2013 avec la KTM 390 Duke sur le circuit de karting, jusqu'aux récents « Road Trip » de Nosy-Be et de Majunga avec sa BMW 800 GS, le temps et ses nombreuses expériences n'ont fait que renforcer cette passion. Ses enfants l'ont également rejointe, David, Miary et même la petite dernière, ont attrapé le virus de la moto ! C'est donc en toute logique que nous lui avons tendu le micro « magnéto Serge » :

à Tana, j'ai pris une année sabbatique en 2020 pour rouler et visiter le pays au guidon d'une moto. Intégrer les Litas est une des meilleures choses qui me soit arrivée... Au début, j'ai roulé en solitaire ou avec mon fils. Puis plus tard avec les Litas, j'ai appris à rouler en groupe. En groupe, on apprend des autres, des forces et des faiblesses de ses partenaires, malgré les divers niveaux c'est avant tout de belles aventures humaines.

Quel est ton rapport à la moto ?
 La moto, c'est une façon de voir la vie... c'est apprendre à voir loin devant où on veut aller et c'est formateur pour apprendre à se fixer des objectifs ! Cela permet également de se responsabiliser envers soi-même et envers les autres car on est maître de sa vie. En ce sens la moto est très formatrice.
Donc la moto comme « école de vie » c'est intéressant venant de la directrice de l'ISCAM, mais d'un point de vue plus personnel ?
 Ce que j'aime avant tout c'est le plaisir du pilotage. Rouler pour rouler, sur des routes peu fréquentées. Aller loin et ressentir ce sentiment de liberté, sans retenue. Oppressée par le confinement



Mr. Bricolage

On peut compter sur lui.

22 369 07

contact@bricolage-madagascar.com

Route des hydrocarbures - Ankorondrano

Les petites annonces

à vendre **KAWASAKI KLX300R**
 300cc 4 temps 105 kg radiateur
 ess. 9,8l démarreur kick (3.000 km)



16.000.000 Ar contact : 033 11 01 194

À VENDRE
Honda Africa Twin 750



032 97 874 99
 034 24 866 44
14 000 000 Ar

À VENDRE
Harley Davidson 883 Iron



Etat neuf - Année 2019 - 5 200 km
 Contact : 032 11 074 37
 Prix : **11 000 €** à déb.

À VENDRE
Husqvarna TC 85 2019



Kit Déco
 Protège-mains Acerbis
 X-Ultimate
 Protection Carter

100%
 ANTANANARIVO
21 millions Ar

À VENDRE
SYM GTS 300i 2015



24 247 km
 Révision complète
 effectuée

100%
 ANTANANARIVO
14 millions Ar

À VENDRE
Yamaha Bolt 950



900 km
 032 50 973 27

À VENDRE
**KTM 350 SixDays
 2019**



032 97 874 99
 034 24 866 44
28 000 000 Ar

À VENDRE
YCF 150



032 97 874 99
 034 24 866 44
4 200 000 Ar



À VENDRE
KTM 690 MC



11 000 km
 Ligne Akrapovic

032 50 973 27

À VENDRE
BMW R1200GS Adventure



Année 2011
 500 km

032 50 973 27

À VENDRE
**Harley Davidson
 Sportster 1200 Low**



Année 2013
 032 50 973 27

À VENDRE
YCF 50



032 97 874 99
 034 24 866 44
3 000 000 Ar

À VENDRE
**Harley Davidson 1200
 Sportster**



20 000 km
 Stage 1
 Injection

Contact : 033 07 147 14
50 millions Ar à déb.

À VENDRE
Buell XB12STT



46 000 km
 Rien à prévoir
 1200 Cc V-Twin

Contact : 032 03 730 00
 Prix : **20 millions Ar**

À VENDRE
BMW R Nine T 2019



26 000 km
 Révision effectuée
 Equipée de : protection de cylindre -
 porte-bagage arrière - pneus et consommables
 neufs. Pneu arrière neuf et lot
 de consommables offerts

62 millions Ar

À VENDRE
Suzuki Gladius 600



2 815 km
 Pot d'échappement
 Giannelli

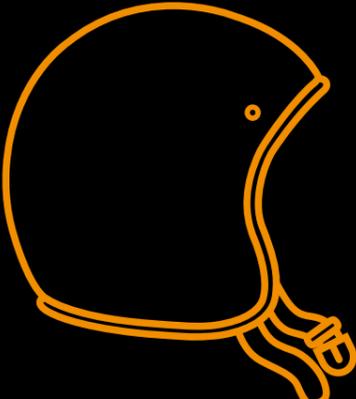
100%
 ANTANANARIVO
26 millions Ar

À VENDRE
BMW GS 310 2018



13 675 km
 Protèges-mains
 Bulle taille haute
 Rallonge-sélecteur de
 vitesse
 Ligne complète Akrapovic

100%
 ANTANANARIVO
26 millions Ar



Custom Café
MOTORCYCLE CONCEPT



Pour consulter nos cartes, flashez ce QR Code
 Cour Teilliet Labrousse Ampasamadinika - Antananarivo 101

M.E.C.

MADAGASCAR ENDURO CHALLENGE



Le MEC a eu lieu le 21 Novembre 2021, à proximité de la capitale, par une très chaude journée ensoleillée et sur un parcours d'une distance de 8 km 500. Cette épreuve a été organisée par Equipe Evénements 100% Moto. Ce « hard enduro » n'a pas manqué à sa réputation, car sur 28 concurrents au départ, 16 seulement étaient à l'arrivée... une hécatombe qui montre la nécessité de posséder une bonne machine, d'un mental sans faille en plus d'être en parfaite condition physique. En tout cas l'ambiance était là, pendant et après cette épreuve, avec un accueil chaleureux et un « after » plutôt festif et convivial.

Au classement de cette épreuve :

- 1 - Marco Preve 4 tours
- 2 - Finaritra Razafindrakoto 4 tours
- 3 - Jérémy Petitjean 4 tours
- 4 - Anthony Lepine 4 tours
- 5 - Paolo Preve 4 tours
- 6 - Gael Hanneken 3 tours

FINARITRA CHAMPION ENDURO 2020 ET 2021

- C'est surtout la difficulté technique qui m'attire sur ce genre d'événement ça me pousse à donner le meilleur de moi-même techniquement et physiquement ce qui me procure une réelle satisfaction arrivé au drapeau à damier.
- Pour le côté physique, j'ai eu la chance de pouvoir m'entraîner au crossfit au My training box que je pense être la préparation la mieux adaptée pour l'enduro et motocross. Au niveau de la moto c'est vrai que je suis une

grosse tête de mule et je m'obstine à rouler sur un 4 temps, 250 et cross dans les courses enduro, chose vraiment contradictoire de ce qu'il faut faire. Mais il faut dire que je suis à l'aise sur la moto, du coup pour compenser j'utilise une roue en 18» pour pouvoir utiliser un pneu d'enduro pour les courses et je mets quelques protections utiles sur la moto, sans oublier un ventilateur de radiateur !

- Pour les entraînements, je ne fais rien de spécial. Je fais juste des balades hard avec quelques amis.
- Oui ça serait plus que bien d'organiser plusieurs courses de hard enduro en une année voir même faire un mini championnat mais je sais que la tâche risque d'être pas facile pour les organisateurs au niveau administratif.



Hard ENDURO

Le Madagascarien de l'Enduro Challenge est une course d'ENDURO EXTRÊME ou HARD ENDURO. C'est une discipline qui demande une

très bonne condition physique et une bonne technique de pilotage enduro ! Il faut essayer de négocier les difficultés du terrain à un rythme soutenu, tout en se ménageant pour tenir la distance. Ces courses, très techniques et de longues haleines, se gagnent plus « à l'énergie » que par la vitesse pure...

L'Enduro Extrême est né en Suède sous le nom de NOVEMBER KASSAN. C'est l'un des événements Moto les plus anciens, et toujours au calendrier... Cette course existe depuis 1915 ! Depuis son origine, cet enduro extrême comprends à la fois des étapes de jour et de nuit, et se déroulent en pleine forêt, sur des terrains gelés, et des bourbiers enneigés. Dur. Très dur ! Lorsque Gilles Lalay découvre cette épreuve, il a un coup de cœur... 10 fois champion de France et champion Scratch des ISDE, Gilles Lalay cherche de nouveaux challenges, et décide d'organiser la version française de la November Kassan...

Une course dont le vainqueur serait pour lui « le dernier à rester sur sa bécane ». Ce projet qu'il nomma « Dead Line » ne verra le jour qu'après sa mort en 1992 sous le nom de Gilles Lalay Classic. La fameuse GLC : 200 pilotes pour un enduro de sélection de 200 km. Les 100 meilleurs repartent l'après-midi à 15h, pour un terrible parcours de 200 km. Le circuit n'est qu'une longue suite de côtes bien raides, de bourbiers insondables, de gués et de pierriers...

Le public est partout, et porte assistance aux pilotes en détresses. L'arrivée est jugée au sommet de la fameuse « Côte du Cordeau Mort ». Le premier arrivé à gagné. La course s'arrête au plus tard à minuit !

Avec seulement 3 ou 4 pilotes à l'arrivée, la GLC méritait alors son nom de « course la plus dure au monde ». Aujourd'hui ce sont les mythiques ERZBERG RODEO et la ROMANIAC qui reprennent le flambeau. Ces courses très populaires attirent chaque année des milliers de pilotes d'enduro. Imaginez 1 500 enduristes venant du monde entier, débarquant dans une petite ville pittoresque au cœur de l'Europe, pour défier une puissante « montagne de fer », ou pour affronter les pentes abruptes de la forêt des Carpates. La discipline a explosé le nombre de ses pratiquants ; en partie grâce à l'évolution spectaculaire des motos d'enduro actuelles (surtout les suspensions), et le retour en grâce du moteur 2 temps...

Les vidéos des stars de l'extrême font des millions de vues sur internet, et révèle une nouvelle génération de pilotes, qui suivent un entraînement bien spécifique, pour s'aligner au départ de ces courses, comme l'a fait en son temps Cyril Esquirol, x fois vainqueur de la GLC...

Grâce à de gros sponsors comme Red Bull, aux couvertures TV et réseaux sociaux qui relayent ces courses, ce type d'enduro est maintenant établi dans le monde entier, il a son propre championnat FIM et il est suivi à la télévision par des millions de fans : l'Erzberg Rodéo en Autriche, la Romaniac en Roumanie, l'Alestrém en France, la Sea to Sky en Turquie, mais aussi, la Roof of Africa au Lesotho, et le MEC à Madagascar... Le succès est planétaire ! ■

MARCO VAINQUEUR DE L'ÉPREUVE

- Ce qui m'attire dans ce genre de compétition est la difficulté technique du tracé car je pense que si le tracé est assez technique il demandera énormément de force physique.
- Pour cette course, je n'ai pas eu d'entraînement physique spécifique à part que je fais 2 manches de 30 minutes par semaine sur le terrain de cross pour m'habituer à la puissance de la moto mais à côté de ça je fais régulièrement du vélo ou du sport avec des amis. Sur la moto, je rends les suspensions plus molles pour amortir les chocs et mieux s'adapter au terrain et à ces déformations au fur et à mesure de la course.
- Je ne m'entraîne pas vraiment pour les courses d'enduro car je suis plus concentré sur le cross en cette période et c'est même pour cela que j'ai décidé de participer à cette course car je savais que ça allait être un bon entraînement physique et technique pour le cross.
- Je pense qu'il faudrait vraiment organiser plus de course dans ce genre et cette difficulté même si cela requiert énormément d'organisation et de temps mais ça en vaut la peine !



JEREMY BENJAMIN DE L'ÉPREUVE EN 85 CC

- Personnellement c'est surtout l'aspect technique qui m'attire dans ces compétitions, car on ne le retrouve nulle part ailleurs.
- Je ne me suis pas vraiment préparé précisément pour cette course, mais tout au long de l'année, j'essaie de me perfectionner dans mes positions en franchissement pour être le plus à l'aise possible.
- Comme on dit « plus y en a, mieux c'est » donc oui, d'après moi ce serait cool d'en faire encore plus. Concernant la localisation, je pense qu'elle n'est pas primordiale, l'essentiel c'est qu'il y ait du monde.



FINARITRA RAZAFINDRAKOTO

« Une vraie passion pour l'enduro »

1. Félicitations pour ton titre. Qu'as-tu ressenti en remportant ce deuxième sacre consécutif ?

Rempporter un titre national, pour moi c'était un grand rêve. Et là, ça m'en fait deux. Pour vous dire l'émotion que j'ai ressentie au drapeau à damier et même les heures qui ont suivi, étaient indescriptibles.

2. Lequel a été le plus difficile à chercher, le titre de 2020 ou celui de 2021 ? Peut-on dire que le titre 2021 est une confirmation du précédent ?

Gagner le championnat l'année dernière (2020) était sans doute plus compliqué que cette fois-ci. Puisqu'à la veille de la dernière course, j'étais en retard sur le classement général, contrairement à cette année où j'ai entamé la dernière manche avec quelques points d'avance. Du coup, j'avais plus de marge de sécurité.

3. D'après toi, quels étaient tes principaux avantages par rapport à tes adversaires ?

Je pense que le seul petit avantage que j'ai par rapport à mes adversaires serait ma vraie passion pour l'enduro. En termes de techniques, vitesse et conditions physiques, on est quasiment tous au même niveau. Et d'autres sont plus rapides même. Mais vu que je ne m'entraîne qu'en enduro uniquement, contrairement aux autres, ça me permet d'acquérir certaines expériences comme la gestion de la fatigue, des obstacles (même si on n'en trouve pas beaucoup) et de la moto.

4. Au fait, qui est Finaritra exactement ? Comment as-tu découvert la moto et depuis quand tu fais de la compétition ?

J'ai eu la chance de découvrir ce sport magnifique grâce à mon père. Étant motard depuis son jeune âge, il m'a initié dans ce monde dès l'âge de 3-4 ans. Mais c'est en 2013 que j'ai vraiment commencé à m'impliquer dans la compétition, à m'entraîner

régulièrement et à participer à des courses régionales.

5. La saison 2022 va bientôt commencer, est-ce que tu as en tête un troisième titre ?

Après ces deux titres successifs, je ne peux qu'être motivé à l'entame de cette nouvelle saison. J'ai eu recours à quelques changements, à des améliorations et j'ai appris de mes erreurs passées. Du coup, l'objectif cette année, c'est à nouveau le titre. Je me sens confiant, puisque tu sais ce qu'on dit « jamais deux sans trois ».



Un bobber à la sauce italienne

By Luca

Luca est un chef d'atelier reconnu dans la profession mécanique moto depuis plus de 20 années... Pour lui, le « custom » est un divertissement... un loisir pratiqué le week-end ou même la nuit, en musique s'il vous plaît ! Le plaisir, le temps et en appréciant toutes les étapes de déconstruction et de reconstruction. C'est le plaisir de faire renaître une moto avec une nouvelle personnalité...



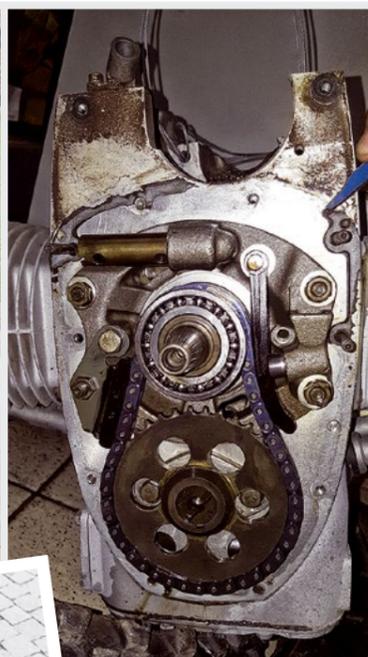
Rédaction : Vincent VERRA
Photos : Vincent VERRA

« Au départ avec un ami, nous avons cherché une vieille « BM » comme base de travail... L'idée, c'était de construire un « Bobber » en transformant les éléments clés de la moto... La stratégie dépendant de l'objectif. J'ai désossé entièrement le squelette pour le sabler c'est à dire enlever toute trace de peinture d'origine et remettre les parties métalliques

à nu ! Des adaptations comme des pattes de fixations pour une selle en cuir ou d'autres éléments mécaniques ont été nécessaires. Tout l'arrière a été supprimé pour lui donner un look minimaliste. Le moteur a été révisé, avec le changement des joints principaux et du système d'allumage. J'ai supprimé l'ancien



faisceau électrique obsolète pour le remplacer par un module électronique et moderne de commandes. Puis nous avons accessoirisé en empruntant des pièces plus modernes et neuves. La suspension arrière a été remplacée par un amortisseur Ohlins, modifié en longueur canibalisé sur une husky. Modifier, créer, adapter, monter, démonter, souder sont des termes qui reviennent sans arrêt... et sont le véritable plaisir à rendre matériel le fruit de l'imagination. Il faut compter autour de 250 heures de travail pour finaliser un projet de A à Z. Le processus



est long mais quand on aime on ne compte pas ! » Pour la première BMW issue d'une base R80 de 1980, Luca n'a pas recherché la performance en terme de

rapport poids/puissance ou de vitesse, mais plutôt l'esthétique générale et la sonorisation du moteur... Le résultat a été à la hauteur de ses espérances et la moto a été vite adoptée par un amateur de belles deux roues originales... ■



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.

moto

MADAGASCAR MAGAZINE

N°5 - JANVIER - FÉVRIER - MARS 2022
Trimestriel

motomadamagazine@gmail.com
BP 5168 Antananarivo 101

Edition
Vincent VERRA

Rédacteur en chef
François SERRANO

Rédacteurs
Haja Lucas RAKOTONDRAZAKA
Vincent VERRA
Renée RAZA

Essais
François SERRANO
Jean-Marc MAXI SCOOTER

Crédit Photos
Haja Lucas RAKOTONDRAZAKA
Vincent VERRA
LUCA
Andhy MUFRAGGI
Arthur RAZAFINJATO

Régie pub
Andhy MUFRAGGI
Tél. : (+261) 32 03 730 00

Maquette
Stève RAMIARAMANANTSOA

Imprimerie
MYE Andohalo

Dépôt légal : en cours

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

© Moto Madagascar Magazine
Janvier 2022

Photo de Couverture :
Épreuve du M.E.C. - Vincent VERRA

Allianz

Allianz souhaite
une **bonne année**
à tous les motards



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

ARIIC

CHIEF 318

ESSAYEZ LE...

EURO 5



Disponible à l'essai chez



ANTANANARIVO



Phares LED



Confortable
Ergonomique



Double Disques Flottants
ABS Bosch

Fabriqué avec

 **BOSCH** *SHOWA*



 **YUASA**



CARACTÉRISTIQUES

CYLINDRÉE : 300CC

POIDS : 195 KG PLEIN

CAPACITÉ RESERVOIR : 13L

CONSOMMATION MOYENNE : 3L/100KM

FREINS : DOUBLE DISQUE AVANT FLOTTANT / ABS BOSCH

CONTACTS : 032.07.179.66 / 032.07.179.96

100%MOTO - IMMEUBLE STTA MORARANO - ALAROBIA
ANTANANARIVO