

moto

MADAGASCAR MAGAZINE

MAGAZINE TRIMESTRIEL CONSACRÉ AUX DEUX-ROUES MOTORISÉS

GRATUIT

VTT À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE
Moustache Friday 27 FS Speed

VINTAGE

SPORTSTER Harley Davidson

Plus de 60 ans d'évolution dans la
pure tradition V-Twin

RIDE TRIP
**Les Litas
à Nosy Be**
Un immense défi

COMPÉTITIONS
et ÉVÈNEMENTS

la
reprise!

ITM, BIKER FEST, ETC...

RAID HORS PISTE
Boucle Grand Sud

ESSAIS

CFMoto **NX 650**

Yamaha **NMax 155**

Beta **XTrainer 300**

The Artist

Stephan Pelayo
Old Boy Tatoo Shop



GO PREMIUM

redakay



MT-07

NMAX

TMAX

TENERE



Edito

Près de 40.000 motos arrivent chaque année dans le pays et ce depuis plus de 10 ans. Le calcul est vite fait... le demi-million de deux roues motorisées sera vite atteint. On le voit bien sur nos routes et dans nos villes, le nombre de motos et de scooters explose et la tendance n'est pas prête de s'inverser, tant la moto est LA solution pour bon nombre d'utilisateurs au quotidien !

Cependant, malgré ce phénomène de société, il n'existe pas de filière de formation pour devenir mécanicien moto spécialisé et diplômé. C'est pourtant un métier plein d'avenir, où il y a une très forte demande, aussi bien dans les grandes concessions que dans les petits ateliers professionnels.

Un coup de chapeau à la Sicam Academy qui forme ses futurs mécaniciens aux évolutions technologiques !

Un coup de chapeau aussi aux filles qui sont de plus en plus présentes dans le paysage moto « malagasy ». Elles affrontent sans complexe les routes et les pistes de la Grande Île et prennent part à toutes les compétitions motos sans exception... Bravo Mesdames !

La fin de la crise sanitaire COVID, avec le retour du tourisme et des échanges internationaux, est également sur toutes les bouches et nous espérons que « la vie d'avant » pourra reprendre très vite avec sa part de liberté qui nous anime tous.

Des manifestations d'envergures autour de la thématique moto ont toutefois été organisées avec succès durant le troisième trimestre... bravo !

Le cahier spécial « Évasion » du numéro 4 de MMM vous transportera dans la partie Sud de notre île, à travers des pistes et chemins qui traversent des paysages somptueux et sauvages. L'équipée de motards partagera ses expériences, clichés originaux et anecdotes bien réelles !

Comme d'habitude, les essais de motos, scooters et même de vélo à assistance électrique vous présenteront certaines nouveautés des concessions.

D'autres sujets originaux, liés au monde du deux roues motorisé, viendront agrémenter notre curiosité.

Bonne lecture ! ■

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
8

Actus & EVENEMENTS

LIFESTYLE

Du matos pour les motards

10

NEWPARTS

Bichonner sa moto

12

THE ARTIST

Stephan Pelayo - Old Boy Tatoo Shop

14

VINTAGE

Sportster Harley Davidson : Plus de 60 ans d'évolution dans la pure tradition V-Twin

18

EVASION

Le Grand Sud 2.0

24

ESSAI OFF-ROAD

Beta XTrainer 300 : Convainquante

26

ESSAI ON-ROAD

CF NX 650 NK : Un roadster séducteur

30

ESSAI SCOOTER

Yamaha NMAX 155 : Des gènes de TMAX !

32

VTT À ASSISTANCE ELECTRIQUE

Moustache Friday 27 FS Speed : Speed !

34

PORTFOLIO

Vos images sont publiées !

36

MOTARD AU FEMININ

Rova

38

CUSTOM LA PREPA

Harley Davidson Night Rod by Seb

40

PORTRAIT

Tommy Rakotoarimino

42

L'ASSO / LE CLUB

Les Litas à Nosy Be : Un immense défi

BADASS MOTORCYCLE COMMUNITY

Le repaire des motards

affluence était au rendez-vous pour l'ouverture officielle, le vendredi 16 juillet 2021. Badass Motorcycle Community, se présente comme le repaire des motards, «*ambohipihaonan'ny mpankafy moto*». Les amateurs de deux-roues y viennent pour se retrouver autour d'un verre, pour chiller et pour prendre du bon temps. Ranto, l'initiateur du projet a choisi une amie et motarde de longue date qu'est Farah, avec laquelle il roule depuis longtemps, pour s'occuper de la restauration. Badass Motorcycle Community se trouve dans l'enceinte de la Ferronnerie d'Art, au niveau du rond-point d'Andranobevava, à quelques minutes d'Ankorondrano, Ivandry et Ambatobe. Badass est ainsi animé par cet esprit biker si particulier. Et sa personnalité se reflète sur la décoration choisie par Ranto et Jade, ainsi que sur

I Textes & photos : Haja LUCAS



les talents culinaires de la cheffe Farah. Du grand art ! Hamburger «*Fat Boy*», grillades «*V-Max*». Ou bien, prenez-y tout simplement votre déjeuner en choisissant

le plat du jour, subtilement appelé «*Ride of the day*». Badass Motorcycle Community se présente comme un sanctuaire de la bécane... et de la cuisine contemporaine. ■



HOMMAGE À ALAIN HIVRE

est un vibrant hommage que mmM veut rendre à Alain HIVRE. Alain était un grand passionné de moto et également d'aviation. Très perfectionniste et ayant une rigueur de très haut niveau, il a su développer sur le plan professionnel les marques phares de la concession mais aussi organiser avec brio, la course d'endurance «*Les 4 heures Honda*». Sa personnalité et son grand cœur nous manqueront. Alain avait intégré MADAUTO, en tant que Directeur Général du Pôle Moto en Août 2016. ■



FRANCE

RANTY ERNEST CHEZ KTM MARSEILLE

Ranty Ernest s'est finalement envolé pour l'Europe. Il suit un programme de sport-études dans le Sud de l'Hexagone. Et il s'est engagé avec KTM Marseille pour poursuivre son rêve de devenir pilote professionnel. «*L'histoire, c'est nous qui l'écrivons. Merci au frère Testa de KTM Marseille et Motostyl Gardanne et BEMP_MX*», s'est-il exclamé lors de sa présentation officielle. A Madagascar, il a tout remporté avec Husqvarna : deux titres de champion national, 3 succès aux 4h Honda et une multitude de victoires en championnat. Il portait le N°117. En France, sa plaque est désormais floquée du N°42. Il reste dans le giron du KTM Group, détenteur de la marque Husqvarna. Quelques jours après son arrivée sur le territoire français, Ranty a disputé sa première course. Il était engagé au MX Châteauneuf-les-Martigues (12 septembre). Pas de round d'observation ici. Il s'est immédiatement engagé en catégorie «*scratch*». Résultat, P11 au terme de la première manche et P9 à l'issue du deuxième acte, au guidon de sa SXF-250. «*C'est la première fois qu'il roule ici et il y a du lourd devant*», a souligné un proche qui a assisté à la course. Sans aucun doute, il améliorera ses résultats prochainement. ■

GRAND PRIX 501

Claudio reste le maître des lieux

Le circuit Datsara de Tamatave reste la chasse gardée de Claudio Tida. Il s'y est imposé dans la catégorie reine «*CAT.1*» à l'issue du Grand Prix 501 (dimanche 19 septembre). Une victoire décrochée sous une pluie battante, qui a rehaussé le niveau de difficulté. Les deux protagonistes au championnat, Randy Rakotoarimanana sur Kawasaki KXF-250 et Marco Preve sur Husqvarna FC-250, ont complété le podium. Ils ont engrangé le même nombre de points à l'issue de cette sixième manche du championnat «*MX*». Soit 36. Au classement général, précisons que Claudio n'est pas en course pour le titre. Il n'a participé qu'à deux manches jusqu'à présent et il totalise 90 unités. Les deux rivaux dans la bataille pour la couronne nationale se nomment Marco et Randy. Ils sont respectivement crédités de 233 et 214 points. Il reste deux dates au calendrier de ce championnat «*MX*», pour les départager. Citons le MX Bira du 5 décembre à Antsirabe et le MX Game du 19 décembre à Antananarivo. ■



IMERIKASININA MOTUL TROPHY

Domination des supermotards

Pierre Valin à la première place, au guidon d'une Husqvarna FS-510 et Haga Rabary-Ranovona alias Zebra à la P3, aux commandes d'une Husqvarna FS-450. Les supermotards ont dominé la deuxième édition de l'Imerikasinina Motul Trophy (samedi 25 septembre). Ils font la fierté de l'écurie 100% Moto. 2:17,54 de moyenne pour Pierre, après cumul pondéré des 2 premières manches, et 2:20,03 pour Haga. Le rapport poids/puissance avantageux de leurs machines, combiné avec leur aisance au pilotage comme on a pu le voir sur les freinages retardés et les trajectoires tranchantes, ont fait pencher la balance. Éric Antonio Randrianarimanana sur sa Yamaha MT-09 est l'unique coureur à avoir pu rivaliser avec eux. Pour preuve, il est le seul à être descendu sous la barre des 2:20 parmi le reste du peloton.



Soit 2:18,10 sur son premier passage. Il a terminé avec une moyenne de 2:19,17. Sur sa troisième apparition, Éric Antonio est malheureusement parti à la faute. Son accident a obligé le directeur de course à annuler la troisième manche et à stopper définitivement la course. Voilà pourquoi le classement a été établi uniquement sur base des deux premiers runs. ■



SICAM ACADEMY PROMOTION 2021

Les épreuves pour l'admission au centre d'apprentissage et de formation SICAM ACADEMY se sont déroulées le samedi 28 août 2021 sur le site de la SICAM à Anosizato. 94 candidats de 15 à 16 ans de niveau BEPC se sont présentés au concours pour intégrer un cursus de formation en maintenance automobile. 10 ont été présélectionnés et 6 nouveaux apprentis ont été recrutés pour suivre une formation d'une durée de 3 ans dans les locaux mêmes de SICAM CFAO Group. Il s'agira de la 14^e promotion. Les formations dispensées permettent d'acquérir les connaissances de base et théoriques ainsi qu'une expérience grâce à la formation continue dans les ateliers du groupe. A la clé, un emploi dans l'entreprise. Depuis sa création en 1998, la SICAM ACADEMY a formé 78 jeunes, devenus experts en mécanique, carrosserie, électricité, outils de diagnostic, spécialisation par marques ou types de véhicules, vente, etc. et tous ont été diplômés. 21 «*anciens du Centre d'Apprentissage*» font maintenant partie du personnel du groupe SICAM dont Tommy RAKOTOARIMINO, le chef d'atelier de Yamaha sortant de la 9^e promotion. En ce qui concerne le module moto, la marque YAMAHA dispense à ses apprentis des formations théoriques en distanciel, mais également pratiques dans les ateliers de la SICAM sur le site d'Alarobia à Antananarivo. ■





CLASSEMENT PROVISOIRE
CHAMPIONNAT
ENDURO 2021



CATEGORIE 1			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	59	Preve Marco	50 pts
2	1	Razafindrakoto Finaritra	80 pts
3	242	Tianiaina Cédric	32 pts
4	2	Rakotoarimanana Randy	78 pts

CATEGORIE 2			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	312	Harivoninahitra Elvis Starr	90 pts
2	123	Rakotoarison Mandresy	82 pts
3	93	Ranaivoson David	68 pts
4	102	Rakotoarison Sandratra	36 pts
5	6	Andriabarimanana Kiady	32 pts

CATEGORIE VETERAN 2			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	10	Techer Pascal	50 pts
2	100	Preve Paolo	50 pts
3	56	Ratsiraka Roland	40 pts
4	55	Karnezis George	40 pts
5	222	Ravelonirina Benjamin	32 pts

CATEGORIE VETERAN 1			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	49	Razafimahefa Tsirava	100 pts
2	252	Rakotonjanahary Patrick	80 pts
3	3	Makboul Tarzan	32 pts
4	35	Razafindrakoto Niaina	60 pts
5	310	Rakotomampianina Rija Alberto	52 pts

CATEGORIE JUNIOR			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	21	Rakotoarimanana Aaron	50 pts
2	31	Petit Jean Jeremy	50 pts
3	67	Sikina Kentin	40 pts

MX 2021



CATEGORIE 1			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	59	Preve Marco	197 pts
2	2	Rakotoarimanana Randy	178 pts
3	117	Ernest Ranty	175 pts

CATEGORIE 2			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	88	Wong Erwan	200 pts
2	237	Hoinville Loïc	140 pts
3	123	Rakotoarison Mandresy	100 pts

CATEGORIE FEMININE			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	223	Badano Alicia	180 pts
2	27	Razafiniaina Naeticiah	100 pts

CATEGORIE SOCC			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	4	Andriamady Joann	223 pts
2	24	Leung Yen Aaron	194 pts
3	12	Razakanaivo Ando	165 pts

CATEGORIE BSOC			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	17	Leung Yen Sincère	230 pts
2	121	Rakotoarimanana Jeremy	212 pts
3	222	Rajaonarisoa Loïc	118 pts

CATEGORIE BSOC			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	149	Razafimahefa Miaro	250 pts
2	45	Paul Antoine	170 pts
3	178	Rakotomalala Mirado	174 pts

CATEGORIE VETERAN 2			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	30	Petit Jean Nicolas	150 pts
2	222	Ravelonirina Benjamin	100 pts
3	56	Ratsiraka Roland	76 pts

CATEGORIE VETERAN 1			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	49	Razafimahefa Tsirava	250 pts
2	3	Makboul Tarzan	164 pts
3	252	Rakotonjanahary Patrick	160 pts

CATEGORIE JUNIOR			
RANG	NUM	NOM ET PRENOM	CUMUL
1	21	Rakotoarimanana Aaron	240 pts
2	24	Razafindrakotohasina Ilo	170 pts
3	8	Andrianirina Andy	126 pts

BIKE FEST 2021



Red Island Riders a rempilé pour une deuxième édition du Bike Fest, le week-end des 2 & 3 octobre, au Chat'O Ivato. Un rassemblement d'amateurs de custom, mais pas que. Des Harley-Davidson à la pelle, logiquement, mais aussi quelques japonaises, comme cette V-Max qu'un membre des «Thirty Thirds» a fait hurler sur un burnout mémorable. Au milieu des grondements des échappements et des fumées, un festival de rock avec plusieurs groupes de renom a bercé les deux jours. Sans oublier les inévitables «sexy-lavage» pour apporter une touche féminine dans ce monde de brutes. La restauration était assurée par Badass Motorcycle Community et Wokkusu.

Le show bike aura été le point culminant de ce Bike Fest. Un concours qui a mis en scène les plus belles machines du moment. À ce petit jeu, on a littéralement fondu devant cette superbe Sportster Forty Eight revisitée. Robe blanche et orange, guidon Keystone, selle blanche et double sortie d'échappement raccourcie et solidarisée. Autant d'atouts qui lui ont permis de s'imposer dans la catégorie Harley-Davidson. Une chose est sûre, au terme de ce deuxième Bike Fest, les môtards se sont régalés. ■





PREMIER FESTIVAL DE LA MOTO A MADAGASCAR

23/24 OCTOBRE

CCI IVATO



GYMKHANA CONCOURS DE LA MOTO LA PLUS LENTE

CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR DE VELO TRIAL

DEMONSTRATION DE DRIFT ET CHAMPIONNAT DE RC

VENTES EXPOSITIONS VILLAGE LIFESTYLE RESTAURATION SUR PLACE

PREMIERE MANCHE DU CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR DE SKATEBOARD

CONCERT LIVE DIO XVI NO MAMY MISIE SAIDA IRAINBILANJA LOHARANO TOVO JHAY



Green Loan



POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE NOTRE ÎLE

Concrétisez vos projets avec le Green Loan de la MCB*

A la MCB, nous vous accompagnons dans le financement de projets de développement durable, notamment à travers la ligne de crédit verte SUNREF, en partenariat avec l'Agence Française de Développement (AFD) et l'Union européenne.

Réalisez vos projets en souscrivant à notre Green Loan.

- Subvention d'investissement
- Période de remboursement : entre 3 et 8 ans
- Financement jusqu'à 100% de l'investissement
- Montant minimal de l'emprunt : MGA 20.000.000

sunref@mcbmadagascar.com



Tél. : 22 272 62

mcbmadagascar.com



* Conditions applicables

HONDA

The Power of Dreams

ACE 110

ROBUSTE | ÉCONOMIQUE | FIABLE





un kit de pièces de rechange pour **24 000 kms de tranquillité.**



www.madauto.com

23 254 54

info@madauto.mg

Rue Dr Raseta Andraharo

ANTANANARIVO

ATTENTION

Pour votre sécurité et pour les autres usagers de la route, Madauto et Honda :

✓ Vous encourageons à valider au respect du code de la route.

✓ Préconisons le port d'un casque et tout autre équipement de protection nécessaire à votre sécurité.



DU matos pour les motards

Acerbis
Casque Jet
330 000 Ar
Motostore



Acerbis
Casque full face
490 000 Ar
Motostore



Acerbis
Gants
190 000 Ar
Motostore



Acerbis
Veste
550 000 Ar
Motostore



motostore

Leatt GPX 5.5 Graphene
Bottes
1 800 000 Ar
100 % Moto



Armega Clark CLE
Masque 100%
540 000 Ar
100 % Moto



Armega Clark CLE
Lunette 100%
540 000 Ar
100 % Moto



100%
ANTANANARIVO



STYLÉ EN TOUTE SÉCURITÉ



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



Explorez Votre STYLE



SHARK SEGURA
BAGSTER BERING



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

www.ctmotors.mg
ctmotors@ctmotors.mg



Lifestyle ^{DU} motos _{pour les} motards



Caberg Duke 2 Impact Jaune
Casque
1 140 000 Ar
100 % Moto

Bitwell Bleden Chocolate2
Gants
600 000 Ar
100 % Moto



Husqvarna Bell Moto 9 Flex
Casque
3 660 000 Ar
100 % Moto



Caberg Tourmax Matt Black
Casque
1 560 000 Ar
100 % Moto



OJ Compact WL
Imperméable
432 000 Ar
100 % Moto



Bitwell Bleden Chocolate2
Gants
600 000 Ar
100 % Moto



Alpinestars Bionic Action
Protection intégrale
1 120 800 Ar
100 % Moto

MOTORCYCLE 4T

5100

APPLICATION
LUBRIFIANT MOTEUR

VISCOSITÉS
10W30/ 10W40/ 15W50

QUALITÉ
TECHNOSYNTHESE ESTER

SPÉCIFICATIONS
API SM
JASO MA2



AVANTAGES

- Parfaitement adapté au stop-and-go urbain pour les motos routières.
- Formulé pour répondre aux dernières spécifications des constructeurs en termes de normes/consommation d'huile et protection des boîtes de vitesses (test : boîte de vitesse FZG FLS 14). Bon fonctionnement à toutes les températures.
- La conformité à la norme JASO MA2 optimise le fonctionnement de l'embrayage dans les trois modes de conduite courante: démarrage, accélération et vitesse de croisière. Meilleures performances et protection du moteur (film d'huile plus résistant-frictions internes réduites).

MOTUL

MOTUL
MC CARE

ENTRETIEN EXTÉRIEUR

E2
MOTO WASH



E5
SHINE & GO



E6
CHROME & ALU POLISH



AVANTAGES

Pour une finition irréprochable, Motul propose des produits pour nettoyer et protéger toutes les surfaces extérieures des machines sportives spécialement formulés pour être efficaces sans efforts.

DESIGN AUTO



Rue Ravoninahitriariavo - Ankorondrano

020 22 235 19

03407 474 40

commercial@designauto.mg

www.designauto.mg

design auto



Old Boy Tattoo Shop



Du coup pour pouvoir répondre à une large demande dans des styles différents, je me suis mis sur l'iPad Pro et notamment Procreate qui me permet de travailler le dessin bien mieux que sur un ordinateur de bureau. C'est d'autant plus pratique lors d'un rendez-vous, les crayonnés se font sous les yeux du client.

Tu as déjà une vraie expérience dans le métier de tatoueur, qu'est qui te plaît dans ce travail ?

La création de dessins originaux est assez plaisante. Ce qu'il faut savoir, c'est que je ne reproduis rien (sauf si il y a un défi ou une réinterprétation) je ne fais pas non plus du photoréalisme, même si des tatoueurs font des choses fantastiques avec un talent fou, ça reste pour moi la même chose que de porter un T-shirt de rock...

Parfois les gens viennent sans trop d'idées ou avec une image téléchargée, après un petit entretien, il arrive souvent qu'on parte sur quelque chose de plus intéressant. Car il faut être honnête, les micro-tatouages, les petites lettres ou phrases, c'est mignon quand c'est frais, mais au bout de quelques mois... c'est flou, voir délavé. Et les symboles, mêmes les plus populaires, ne sont pas souvent compris, c'est pire. Je propose surtout à mes clients de partir sur un concept qui peut être simple, mais d'intégrer des références dans le dessin, parfois certains motifs deviennent ésotériques quand plusieurs thèmes et symboles se croisent. Certains dessins sont de véritables défis. Voir un

client partir avec le sourire, et une certaine complicité, c'est ce que j'attends. Tatouer se fait dans une certaine intimité et parfois certaines rencontres deviennent de véritables amitiés.

As tu un pseudo ou un surnom ?

Même plusieurs... mais pour le salon du tatouage, je suis parti sur Oldboy. En effet, j'ai commencé tardivement à 40 ans, C'est aussi en référence au film de Park Chan-Wook adapté du manga du même nom.

Tu enseignes également ?

J'ai formé une apprentie très motivée qui a été embauchée dans un salon en Norvège. Je vais réitérer l'expérience et probablement garder un ou deux apprentis et agrandir le salon. L'acte même de tatouer est abordable techniquement mais le travail du motif me semble plus complexe, plus plaisant et stimulant, c'est aussi la signature.

Est-ce que tu as un style particulier qui t'inspire plus qu'un autre ?
J'essaie de faire du « néo-traditionnel »... Cela reprend sur les grandes lignes des différents styles, non pas sur l'aspect technique, j'ai une machine rotative moderne, mais sur l'aspect esthétique qui permet de composer des images à plusieurs niveaux de lecture (vues de près et vues de loin) et qui s'adaptent à une partie spécifique du corps. Mes bases favorites sont principalement le style japonais, inspiré des estampes mais j'aime m'inspirer aussi de visuels pas forcément spécifiques au tatouage, que ce soit inspirés d'une statue grecque classique ou de comics... une fois adaptés, le résultat est unique.

Tu sembles imprégné par la culture du Manga ?

A vrai dire, c'est plutôt la culture japonaise que je trouve intéressante, principalement parce qu'elle arrive à conserver du traditionnel dans un monde post-moderne. Ce qui est fascinant dans la culture manga, c'est que contrairement à la BD ou aux comics qui ne touchent qu'une niche. Le manga au Japon s'adresse à tout le monde, à toute tranche d'âge, sexes, communautés. J'ai finalement très peu de manga dans ma bédé thèque, principalement des romans graphiques dit « Seinen » (pour jeune adulte) « Seijin » (pour adulte) et quelques Shonen (ado). Cette popularité est née à travers la diffusion des estampes, déjà un art populaire, le manga n'en est que la continuité. De fait, c'est bien de l'estampe plus que du manga dont je tire le plus d'inspiration. Comme j'aime énormément aussi les mythologies européennes, les gravures du XIX^{ème} siècle m'inspirent tout autant. Les symboles sont les principaux ingrédients dans mon processus de création.

Quelle machine utilises-tu pour tatouer ?

Actuellement j'utilise un *dermographe* rotatif moderne (Pen Hawk), il ressemble plus à un stylet qu'aux anciennes machines à bobines. Le confort d'utilisation influence déjà la méthode et la technique.

Quels sont tes conseils de graphisme ou de coloris d'encres pour les différents types de peaux ?

Voilà un sujet qui est encore à approfondir ! Jusqu'à présent, j'ai des résultats différents pour chaque type de peaux. Il y a plusieurs facteurs, comme l'âge, l'ensoleillement (avant et après) les soins de cicatrisation qui peuvent influencer le résultat définitif. Souvent les peaux sombres ont tendance à sur-cicatriser, un simple trait peut produire un volume, selon le dessin ça peut être gênant ou pas du tout. Par contre les couleurs sont à réfléchir, certaines valeurs de couleurs claires que je définirais comme « transparentes » prennent assez mal, les verts clairs sont notamment à proscrire.

Quelles sont pour toi les parties du corps qui sont les plus faciles à tatouer ou les plus difficiles...

J'ai toujours eu une appréhension à tatouer les côtes ou les flancs, du fait du manque de stabilité pour les mains sans compter sur la respiration du patient. Mais à vrai dire, en y repensant, c'est surtout la réaction à la douleur qui rend le tatouage difficile, ne serait-ce que pour l'empathie, je retire l'aiguille trop souvent ou n'insiste pas assez en profondeur, mais les mouvements brusques sont les plus astreignants, notamment quand l'aiguille est proche d'un nerf. Cependant, la plupart du temps, les gens sont surpris, la douleur est plus que supportable, certains mêmes font la sieste. Mais c'est la durée de la séance qui fait la différence, passé 3 ou 4 heures, la douleur devient ingérable.

Et pour le studio, comment ça se passe ?

OldBoy Tattoo Shop est un salon privé. La personne intéressée me contacte et on se donne rendez-vous pour discuter du projet, échanger des idées, concepts, références graphiques. Parfois une avance est nécessaire pour le démarrage du design. Une fois le motif validé, on fait une estimation du nombre de séances. En général, les séances se déroulent l'après-midi. C'est le meilleur moment, juste après le déjeuner et donc en pleine forme pour 3h environ de piques... Parfois on pique en afterwork, voire entre midi et deux et les weekends sont très prisés. Lorsque le tatouage est terminé, j'offre une séance de retouche si nécessaire (environ 2 mois après cicatrisation).

Ce fut un plaisir d'échanger, merci. ■

Si vous avez un projet, vous pouvez nous écrire : sur ink@studiokalanoor.com

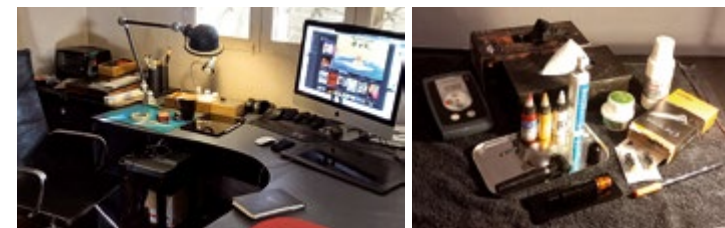
ou via la page Facebook : <https://www.facebook.com/oldboytattooshop>

Textes : Vincent VERRA

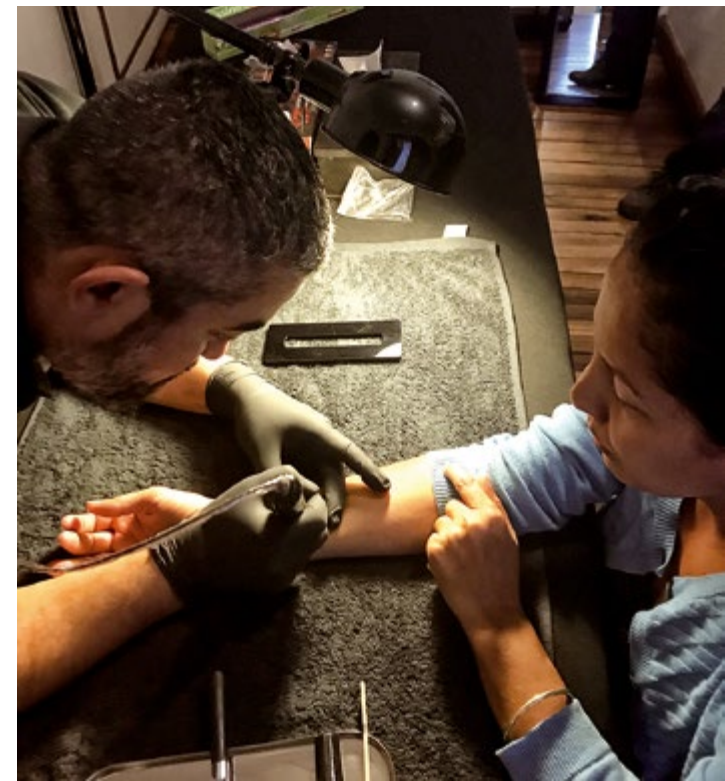
Photos : Oldboy



Le studio



Les outils



L'artiste à l'œuvre



Exposition

Aujourd'hui, rien ne semble te faire peur et tu touches vraiment à de nombreux domaines graphiques. Comment as tu débuté artistiquement ?

J'ai étudié aux Beaux-Arts de Digne-les-Bains (France) et parallèlement, j'ai eu l'opportunité de travailler sur un jeu vidéo « Ryzom », le premier mmORPG français. À cette époque les écoles spécialisées dans les arts numériques n'étaient qu'à leur début... Apprendre les nouvelles technologies sur le tas dans une « start-up » parisienne était donc un passage obligatoire...

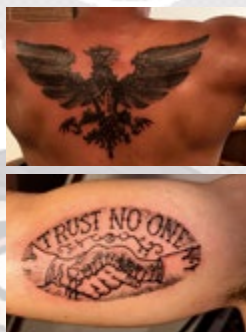
Tu as aussi bossé dans la BD ?

C'est justement dans cette boîte de jeu vidéo, Nevra, que j'ai rencontré Humbert Chabuel, l'auteur de « Okko ». Je l'ai aidé sur les couleurs pour les 4 premiers volumes. Mais au début des années 2000, la connexion n'était vraiment pas adaptée pour ce type de projet. Les vidéo-conférences coupaient sans arrêt et le transfert de fichiers volumineux, n'en parlons pas ! Bien plus tard, avec mon pote Franco, on a bossé sur « Haza Lahy » aux éditions

« Des bulles dans l'océan ». Le dessin était particulier, c'était à cheval entre ce que Franco voulait et un style franco-belge que je voulais tester. Toutes les planches sont faites au pinceau et les ombres en sépia. Actuellement, je fais la couleur numérique d'un policier par « Rolling Pen et Rafally » et suis à l'écriture d'un roman graphique SF.

Quels sont tes bases artistiques et tes principaux travaux ?

Bien qu'ayant commencé tôt dans le numérique et que je maîtrise la tablette graphique aussi bien en 2D que 3D, je suis revenu à l'aquarelle, surtout depuis que j'ai commencé le tatouage. En participant à des événements comme Inktober (1 dessin par jour tout le mois d'octobre) ça m'a permis de mieux travailler la composition, ce qui aide beaucoup pour le tatouage. Je voulais m'orienter vers le style japonais néo-traditionnel mais ça reste insolite pour les gens ici.





1957. HD Sportster



1957. HD XL883 Sportster



1958. HD Sportster XLCH



1969. HD Sportster XLH 1



1969. HD Sportster XLH 9



1969. HD Sportster XLH 12



1969. HD Sportster XLH 14



1994. HD Sportster Custom



1952. Harley Davidson K Model

Avec la sortie du Sportster S en 2021, Harley Davidson est entré dans une nouvelle ère ... Nouveau cadre, nouveau moteur, nouveau look, pour répondre à de nouvelles normes et une nouvelle clientèle en attente de modernité... L'esprit est là mais plus rien ne le rattache directement au légendaire Sportster « traditionnel » qui a connu une lente évolution que nous allons découvrir ci-après...

SPORTSTER Harley Davidson

Plus de 60 ans d'évolution dans la pure tradition V-Twin



Les débuts du Sportster ont été plutôt modestes et son ancêtre de 1952, le **modèle K** était doté d'une distribution désuète, avec 30 ch pour 181 kg ! L'idée de Harley-Davidson était de proposer une riposte commerciale et technologique face à la suprématie des motos anglaises. Au **début des années 1950**, les constructeurs britanniques, dont Triumph et BSA, proposaient des machines bien plus rapides et ludiques que les américaines. Face à cela, Milwaukee ne proposait que la pataude Hydra Glide à moteur Panhead qui a fait la joie des forces de l'ordre. La Motor Company pense un temps à une vraie rupture technologique en proposant une gamme de monos ou de bicylindres parallèles pour affronter les anglaises, mais

l'échec d'Indian refroidit Harley-Davidson et le ramène à son cœur de métier : les **V-Twin**. En 1954, les ingénieurs augmentent la course et la cylindrée passe à **883 cm³**. C'est le modèle **KH** qui gagne dans l'opération 8 chevaux.



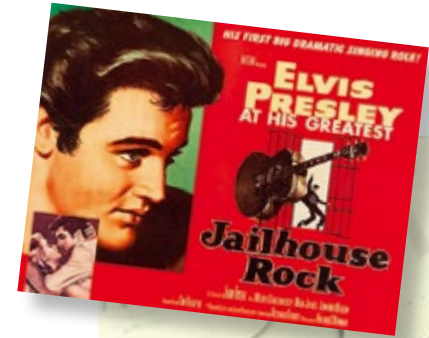
La partie-cycle qui équipe les modèles **K** et **KH** s'avère tout aussi moderne qu'une anglaise avec un cadre double-berceau, des suspensions arrières oscillantes et une fourche hydraulique. Son ergonomie est également au standard de l'époque avec un embrayage manuel et un sélecteur au pied. Autre élément novateur, cette moto est la première Harley dotée d'un ensemble moteur-boîte monobloc (boîte séparée sur les big twins). Cette architecture dite « unit » par les anglo-saxons apporte plus de rigidité à l'ensemble de la moto. Malgré cela, c'est plutôt un fiasco commercial. Les modèles **K** et **KH** traînent une réputation de « tortue » et partagent une esthétique rondouillarde avec des jantes en 19 pouces, des garde-boue enveloppants et un gros réservoir de 17 litres.



HD Sportster 750 XR

La version compétition (**KR** dans sa version TT) enregistrera quand même un palmarès impressionnant à Daytona : sur quinze courses organisées sur la plage puis sur l'autodrome de 1955 à 1969, elle remportera pas moins de douze victoires ! Le **Sportster** voit véritablement le jour en 1957 !

LE V-TWIN CŒUR DU SPORTSTER
Le nouveau moteur "Ironhead" du Sportster conserve la cylindrée de 883 cm³ (54 cui) du **KH**, une valeur qui restera au catalogue Harley-Davidson jusqu'en 2020 ! (L'alésage est porté à 76,2 mm alors que la course est ramenée à une valeur plus modeste (96,84 mm) permettant d'envisager des régimes moteur plus importants.) Malgré l'adoption de la distribution



culbutée (ce choix technique est hérité de la distribution du Flathead 740 cm³ créé par Bill Harley en... 1929 !) plus performante en théorie, le gain de puissance du Sportster 1957 par rapport au **KH** n'est que de deux malheureux chevaux et les 40 ch du Sportster doivent charrier une moto de 224,5 kg à sec ! Le Sportster représente déjà 20% des ventes réalisées par Milwaukee.

1958 : HARLEY CORRIGE LE PREMIER JET AVEC LES XLH & XLCH
En 1958 et suite aux retours des concessions (surtout

californiennes), la sportive américaine prend du coffre et adopte une identité visuelle plus dynamique. Le V-Twin voit son rapport volumétrique passer de 7,5:1 à 9:1 grâce à une refonte de la chambre de combustion. Elle accueille désormais des soupapes de plus large diamètre et des pistons bombés. La puissance s'établit désormais à 45 ch et il prend la dénomination de Sportster XLH, « H » pour « Haute compression ». Epaulant le **XL** et **XLH**, le millésime 1958 s'enrichit du **XLC** et d'une déclinaison ultra-sportive avec le **XLCH** (CH pour « Compétition Hot » ou « Californian Hot » selon



les sources) qui est un Sportster sous stéroïdes de 55 ch, apte à rivaliser avec les meilleures anglaises. **XLC** et **XLCH** arborent deux éléments stylistiques forts. Il s'agit de la **casquette de phare** qui équipera aussi les Super Glide qui verront le jour à partir de 1970 et du **réservoir « peanut »** d'une contenance de 8,5 litres. (Ce dernier est chipé à un petit utilitaire de la marque allemande DKW entré dans le giron de Harley comme compensation de guerre et rebaptisé « Hummer »). Il faudra attendre les **années 1960 -70** et le mouvement hippie en réaction à la guerre du Vietnam pour que la moto se démocratise aux U.S.A.



2013. HD Sportster Cafe Racer



2013. HD Sportster Seventy-Two



2013. HD Sportster Custom



2021. HD Sportster Iron 883



Avec son design inspiré et dynamique, le Sportster connaîtra aux USA un beau succès. Ses performances sont honorables, mais également et surtout il est estampillé « Made in USA ». Et en 1973, le Sportster se vendra à près de 20 000 exemplaires, soit plus que les ventes cumulées de l'Electra Glide et du Super Glide.

LES SPORTSTER CUSTOM

En véritable transformiste, le Sportster peut également se muer en « doux » chopper, bobber et même « baby tourer » avec la **XLT (T pour Touring)** en 1977. De 1979 à 1982 est produit le **XLS Roadster**. Il est affublé pour l'occasion d'une fourche rallongée de deux pouces, d'un dossier passager et de repose-pieds avancés pour les cruising sur les « highways » et reçoit également un double disque à l'avant. De 1977 à 1979, Harley-Davidson commercialise « son » café racer sous la désignation de **Sportster XLCR 1000**. En 1983 libéré du giron d'AMF, Milwaukee propose une version épurée d'entrée de gamme avec le **XLX-61** (61 pour 61 cui ou 1000 cm³). En 1988, le **883 Hugger** choisit le même parti pris.

LE NOUVEAU MOTEUR EVOLUTION

En 1986, le Sportster fait sa révolution avec le **V-Twin Evolution** proposé en 883 et 1100 cm³. (Désormais cylindres et culasses sont en aluminium. Le 1000

Ironhead comptait 455 pièces, ce nouveau bloc-moteur n'en compte plus que 426 dont 206 nouvelles. Il est alimenté par un carburateur Keihin de Ø 34 mm et les poussoirs ont un rattrapage du jeu automatique hydraulique). Le Sportster « Evo » rencontrera un large succès grâce à sa simplicité mécanique associée à une grande fiabilité.

UN NOUVEAU CADRE

2004 : Autre évolution majeure avec le bicylindre monté « souple » dans le cadre comme une Norton Commando. Le V-Twin est désormais solidaire du châssis grâce à deux gros silentblochs et trois biellettes qui filtrent les vibrations. Cette solution technique a été empruntée aux motos d'Eric Buell. Le réservoir d'huile prend place sous la selle. En 2007, le **XL 1200 Nightster** insufflé un brin de nouveauté au niveau du design. Cette moto minimaliste et sans chrome est proposée sous la barre des 10 000 € de l'époque. Elle connaîtra un grand succès commercial.

Apparue début 2009, le **883 Iron** est le modèle d'entrée de gamme. Il adopte les codes « Dark Custom » initiés par Willie G. Davidson. Lancé en 2010, le **Forty-Eight** est une sorte de bobber campé sur des pneus « ronds » de 16 pouces. (Son nom « 48 » fait référence au réservoir « peanut » emprunté au Hummer 125 sorti en 1948). Véritable réussite commerciale, cette moto est devenue la meilleure vente de Harley-Davidson à l'exportation depuis sa sortie. En 2012, Milwaukee fait revivre l'esprit « frisco style » qu'ont connu les 900 et 1000 Ironhead avec le Sportster Seventy-Two (72). Ce doux chopper se pare d'une fine roue avant en 21 pouces, d'une peinture « metal flake » et d'un guidon ape hanger. Le Sportster n'est pas entré dans l'histoire de la moto grâce à de grandes performances sportives, mais grâce à un caractère trempé unique et une exceptionnelle longévité. En effet, depuis plus de 60 ans, le Sportster s'est imposé comme un « best-seller » pour la firme



HD Sportster Forty-Eight



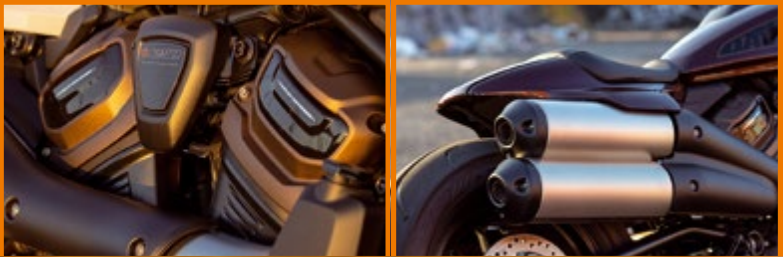
HD Sportster Rough Crafts



HD Sportster Custom Iron 883



HD Sportster MBT 93, 2017



New HD Sportster

américaine Harley Davidson. Il peut se transformer en racer comme en bobber, selon les envies de son propriétaire et devenir facilement une moto très personnelle... Le Sportster cultive avec

bonheur son look « rock », un peu vintage et un moteur « longue course », coupleux à souhait comme on n'en fera plus jamais. Il est plus que probable qu'aucune moto à venir n'aura une telle destinée... ■

Recueil historique / Photos archives : Vincent VERRA



New HD Sportster

EVOLUTION CHRONOLOGIQUE DU SPORTSTER

1957 : Naissance du Sportster 883.
1958 : Version XLH plus puissante.
1959 : Disparition du XLC.
1960 : Nouveaux amortisseurs.
1962 : Tés supérieurs de fourche en aluminium.
1963 : Clé de contact et amélioration du magnéto.
1964 : Tambour avant en alliage
1965 : Circuit électrique en 12 volts.
1967 : Démarreur électrique sur le XLH et greffe du carburateur Tillotson en lieu et place du Linkert.
1968 : XLH adopte à son tour le réservoir « peanut » ou « goutte d'eau ». Nouvelle fourche hydraulique et disparition du kick sur le XLH
1969 : Harley-Davidson passe sous le contrôle d'AMF.
1970 : Allumage par bobine et rupteur. XR750 (version directement dérivée du XLCH) et garde-boue arrière « Boat Tail » optionnel également proposé sur la FX.
1971 : L'embrayage à sec est remplacé par un élément humide. Apparition du logo AMF sur le réservoir.
1972 : Harley-Davidson procède au premier réalésage (80,6 mm) du Sportster qui fait passer la cylindrée de 883 cm³ à 1000 cm³. C'est la naissance du XL1000 qui produit 61 ch et réalise le 400 m D.A en 13 secondes 38. D'autres évolutions voient le jour avec ce millésime : nouvel embrayage à bain d'huile (à sec antérieurement), nouvel étage-ment de la boîte, nouvelle pompe à huile et un frein à disque.
1973 : Clignotants et fourche Kayaba Ø 35 mm.
1974 : Retour des gaz automatiques.
1975 : Fourche Showa Ø 35 mm.
1976 : Commandes aux pieds standardisées.
1977 : Présentation durant la Bike Week de Daytona du XLCR.
1978 : Harley-Davidson fête ses 75 ans. Abandon de la ligne d'échappement avec une sortie de chaque côté dite « siamoise ». Roues à bâtons et allumage électronique Motorola.
1979 : La gamme Sportster adopte les modifications faites sur le XLCR avec un nouveau cadre, un bras oscillant rectangulaire, roue arrière de 16 pouces et disque arrière.
1980 : Abandon du kick qui n'équipait plus que la XLCH.
1981 : nouvel échappement avec tube d'équilibrage. Harley-Davidson est repris par 13 investisseurs, dont Willie G. Davidson. Allumage électronique.
1983 : Sortie des XR1000 et XLX61. Nouvel allumage (V Fire III) avec correcteur d'avance par dépression (XLH et XLS).
1984 : Embrayage à diaphragme. Retour au simple disque avant de plus grand diamètre, embrayage à diaphragme, remplacement du générateur par un alternateur.
1986 : V-Twin Evolution.
1985 : Naissance de la Buell Motor Compagny qui débute son activité en achetant 50 moteurs de XR1000. Dernière année du moteur « Ironhead ».
1988 : Disparition du Sportster 1100 au profil d'une cylindrée de 1200 cm³ et introduction du carburateur Keihin CV de 40 mm à contrôle Venturi (CV) en remplacement des carburateurs « papillon ». Apparition du 883 Hugger surbaissé avec fourche plus courte et angle de chasse modifié Passage des tubes de fourche de 35 mm à 39 mm.
1991 : Remplacement de la boîte 4 vitesses par une boîte 5 et remplacement de la chaîne par une courroie sur les modèles 883 « deluxe » et tous les 1200cc.
1993 : Généralisation de la transmission finale par courroie crantée à toute la gamme. Une série limitée 90^{ème} anniversaire de Harley-Davidson.
1998 : Le Sportster Sport gagne 6 ch et un double allumage. Le réservoir de 8,5 litres passe à 12,5 litres. Buell devient une filiale de Harley-Davidson.
1999 : Sortie du Sportster Fat Bob doté d'un réservoir de 16 litres.
2000 : Étriers de frein à quatre pistons.
2001 : Les 883 Standard, Hugger et C53 gagnent 14% de puissance, ce qui les fait passer de 49 à 53 ch. Ceci est obtenu grâce à un nouveau filtre et des échappements moins restrictifs.
2004 : V-Twin plus puissant monté souple sur silentblochs dans un nouveau cadre.
2005 : Nouvel axe de roue arrière et nouveau bras oscillant.
2006 : Présentation du XR1200 au salon de Cologne équipé d'une injection électronique.
2007 : Abandon du carburateur Keihin CV de 40 mm au profil d'une injection suite à l'entrée en vigueur de la norme antipollution Euro 3.
2009 : Commercialisation du 883 Iron. Suite à la crise des subprimes, Harley-Davidson met un terme à l'aventure des motos Buell.
2010 : Lancement d'un futur best-seller avec le Forty-Eight.
2014 : ABS de série sur toute la gamme, circuit électrique multiplexé et nouveau calculateur d'injection Can-Bus.
2021 : Arrêt de la commercialisation en Europe du Sportster car non conforme avec la norme Euro 5 et présentation du Sportster S à moteur Revolution Max T.

Sources: https://en.m.wikipedia.org/wiki/Harley-Davidson_Sportster



Le Grand Sud 2.0

"Nous étions jeunes et larges d'épaules"

"Bandits joyeux, insolents et drôles"

"On attendait que la mort nous frôle"

"On the road again, again..."

(Bernard Lavilliers)

Non, ce n'est pas vrai... toujours jeunes mais pas bandits pour un sou ni insolents et si la mort nous a frôlé, ce n'était pas fait exprès, je vous jure !

Avant de s'inscrire à notre balade, Jérôme « pathfinder » Valentin me demande si quelques aménagements peuvent être apportés à l'itinéraire. J'accepte sans hésiter car je connais l'oiseau. Nous avons découvert ensemble tellement de beaux chemins que je saisis cette chance de réécrire mon circuit Sud. Cette nouvelle enchante

également les 4 autres camarades, donc : place à l'Aventure ! On roule au cap grâce au GPS, on tente des coupes qu'on a repérées sur Google Earth. On en prend plein les yeux mais aussi plein les bras ! Les journées sont longues, intenses mais excitantes quand on est avide de découverte... Une invitée surprise rajoute

une dimension supplémentaire à ce trip Enduro : **la pluie** ! Elle nous a accompagné de ses bienfaits jusqu'à Faux-Cap... La descente des hauts-plateaux par les forêts de l'Est se mérite. La piste d' Ambatolampy à Fandriana en direct, est un caviar. La mythique étape entre Ambositra et Ranomafana en passant par le village d' Ambinanindrano , rendu célèbre par le reportage « Les routes de l'impossible », a encore tenue toutes ses promesses. Avec des ornières de boue plus hautes qu'un motard debout et des pierriers de fou digne d'une spéciale d'enduro extrême, on est toujours estomaqué de croiser un camion Mercedes double-ponts à l'endroit le plus improbable. Je n'ai que du respect pour ces chauffeurs de l'extrême... Forêt primaire, cascades, fougères arborescentes, les paysages sont somptueux mais difficile d'en profiter pleinement tant l'isolement nous rend vulnérable sur

cette étape. Les rivières se franchissent sur des bacs à cordes, ou se traversent sur des IPN qui commencent à plier méchamment, les mêmes que nous empruntons depuis 30 ans... Pas le droit à l'erreur. Pour arriver vite, il faut rouler doucement ! Les pistes roulantes entre Ranomafana et Farafangana , en passant par Fort Carnot , sont une occasion supplémentaire d'observer une région riche de produits. La piste sent le girofle, le poivre, les manguiers croulent sous le poids des fruits et dans chaque rivière on peut voir le travail des orpailleurs. La pluie qui est tombée toute la journée a rendu la piste piégeuse et les nombreux ponts glissants. Notre ami Greg en a fait l'expérience, sans bobo, mais avec une grosse frayeur au passage... Les derniers passages de bac en nocturne et sous la pluie, nous font retrouver la RN12 avec bonheur, même pour se taper encore 70 km

de bitume. A l'arrivée, la première THB glacée a eu un saveur particulière, surtout pour Greg ! C'est en faisant le plein d'essence, le lendemain matin, qu'on s'aperçoit que le réservoir de Greg est cassé au niveau de sa fixation, donc pas réparable ! Grâce à un réseau de taxi-brousse rapide et fiable, nous recevons un nouveau réservoir à

Farafangana en moins de 24h. Cette journée perdue nous obligera à faire une étape de plus de 300 km avec 11 bacs à passer pour retrouver Jérôme et Pascal à Fort-Dauphin . Départ 5h30, arrivée à 18h sous des trombes d'eau, nous avons vécu encore une belle journée de moto. Au milieu de l'étape, un tronçon de route bitumée tout neuf, façon « rocade », surréaliste, nous

fait gagner beaucoup de temps mais il m'obligera un jour à trouver une alternative en piste pour mes clients enduristes allergiques à l'asphalte. C'est le progrès ! Enfin le Grand-Sud ! Jérôme a bien travaillé son tracé, il nous promet de la nouveauté et on ne sera pas déçu. Les single-tracks au milieu des cactus façon « montagnes russes », les immenses dunes de sable





du lac Anony, les milliers d'hectares de sisal, sans oublier au final les lémuriers de Berenty. Les pluies diluviennes que nous prenons sur la tronche en quittant Amboasary, nous font oublier qu'ici, habituellement, c'est la sécheresse qui sévit. La beauté de la piste et des paysages sous ces éléments déchainés nous font oublier qu'on est déjà mouillé jusqu'au slip et qu'il n'est même pas 8 heures ! Bref, en bécane on oublie tout, on roule ! Les pistes vers Faux-Cap sont un mélange de roches acérées et de sable profond, le tout bordé par une haie de cactus raquette au top de leur forme, grâce aux pluies providentielles de ces derniers jours. Et comme si cela ne suffisait pas, on se doit d'éviter la quantité de tortues radiées qui déambulent dans ce labyrinthe... Un bonheur

que nous apprécions en connaisseurs... certains retireront les dernières épines, de retour à Tana, mais pour l'heure il faut survivre à cette journée ! Passons sur les énormes langoustes de l'hôtel Cactus à Faux-Cap et sur l'accueil chaleureux de Gigi à Lavanono, même si il faut tirer un coup de chapeau à ces hôteliers du bout du monde, sans qui nos aventures seraient moins confortables. Pilotes et machines commencent à accuser le coup de 10 jours de moto. Ayant quitté la côte Est et le Sud sauvage, la grosse chaleur nous rappelle que l'enduro est un sport physique. Il faut garder encore du jus parce que la dernière étape sera le « *chemin des Français* » qui surplombe la baie St-Augustin.





Ce petit bout de piste extrême, permet habituellement de traverser le fleuve Onilahy à l'embouchure plutôt que la grande baie en pirogue... Le groupe se sépare pour la deuxième fois car l'entrée de la piste laisse entrevoir une succession de marches en roche blanche typique de Tuléar. Certains se découvrent alors une passion pour la voile et décident de traverser la baie en pirogue Vezo tandis que les autres, Jérôme, Thierry et moi, ne

laisseraient leur place pour rien au monde. C'est comme si en arrivant devant la « *vague de Pipeline* » à Hawaii, un surfeur décidait de jouer plutôt au beach-volley ! Jérôme est allé au bout de son effort pour rejoindre le lit du fleuve. Pour Thierry et moi, c'était un peu plus simple grâce à notre passé de trialiste, mais rien n'était gagné pour autant. Loin d'être sec, le lit du fleuve s'était transformé en bourbier géant à cause de la marée montante... Gaz en grand pour

ne pas se tanker, nous avons pu rejoindre une berge où les pirogues sont venues à notre secours. C'est bien à la voile que c'est terminé cette étape sous le regard moqueur de nos chers camarades. Courte mais intense, cette étape nous a permis de finir en beauté ce magnifique circuit Sud 2.0 ■

La bande : Jérôme, Greg, Thierry, Pascal, François.

Textes : **François SERRANO**
Photos : **Trace**



Beta XTrainer 300

A sa sortie la BETA 300 XTRAINER avait fait le buzz ! Toute la presse moto TT en avait parlé, et en termes plutôt élogieux. Un article m'avait interpellé à l'époque, car il la présentait comme : « une moto passe-partout idéale pour aller rouler en extrême et se balader dans les chemins » ! Il y avait pour moi une contradiction. Cet article citait même le nom de quelques pilotes d'enduro extrême qui l'avaient adopté, comme par exemple Yannick Marpinard, un des meilleurs Français.

CONVAINQUANTE

Textes : François SERRANO
Photos : Vincent VERRA

Lorsque l'importateur CT Motors nous a proposé de tester cette moto, ça été pour moi l'occasion de l'essayer enfin... Un dernier réglage du guidon et des leviers pour l'adapter à mon mètre quatre-vingt et c'est parti, direction Ivato. Arrivé sur le terrain d'Ambatolampy-Tsimahafotsy où j'ai mes habitudes, je commence à jouer dans les bosses, puis dans les virages serrés que mes élèves travaillent inlassablement et je me dis que, quand même, elle vire bien cette moto... voir mieux que la plupart des motos que je pratique habituellement. Quelle maniabilité ! Et quel moteur ! Le bloc 300 est puissant, coupleux, docile, avec un embrayage souple et précis qui me rappelle ma trial.



Je commence alors à attaquer les marches habituelles, puis des marches de plus en plus grosses, et j'aurai même pu tenter d'ouvrir un ou deux murs, tellement cette moto m'a mis en confiance... C'est le monde à l'envers pour moi qui croyais essayer une moto d'initiation à l'enduro, voire de randonnée. Je réalise qu'on est loin du concept KTM free ride ou de la GasGas Pampera, il s'agit aussi d'une redoutable franchisseuse ! Son faible gabarit, avec son cadre compact et abaissé de 2 cm, son poids plume de 98 kg, et son moteur de 300 cm³ retravaillé pour ramener la puissance à 36 cv, la rendent exploitable à 100% : une arme absolue en extrême... En enduro « classique » où la vitesse fait partie de l'équation, la X Trainer se montre un peu moins à l'aise. La spéciale pure et dure, c'est pas trop son truc ; à moins de faire une préparation sur les suspensions. La fourche est un peu trop souple dans le rapide et peut manquer de précision, mais ce n'est pas forcément ce qu'on lui demande... Les freins Nissin font partie des points forts de cette moto. Ils sont puissants et progressifs, comme d'habitude. En résumé, cette Beta m'a bluffé. C'est vraiment une moto d'enduro facile d'accès qui conviendra au plus grand nombre et dont les performances ne sont pas si éloignées de la gamme sportive. Une réussite ! Vivement l'essai de la gamme Beta RR ! ■

FICHE TECHNIQUE

DIMENSIONS ET POIDS

L x l x H (mm)	2 157 x 802 x 1 245
Poids à sec (Kg)	99
Capacité du réservoir (L)	8,5
Hauteur du selle (mm)	910
Empattement (mm)	1 467
Garde au sol (mm)	320

MOTORISATION

Moteur	Monocylindre 2 temps, refroidi par eau
Cylindrée	293,1 cc
Alesage x course	72 x 72 mm
Taux de compression	11,45:1
Type d'alimentation	Carburateur Kelhin PWK 36
Démarrateur	Electrique
Allumage	Boîtier Kokusan AC-CDI avec contrôle pompe à huile
Boîte de vitesse	6 rapports
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Transmission	Chaîne

PNEUMATIQUE

Pneu avant	80/100 - 21
Pneu arrière	140/80 - 18

FREINAGE

Frein avant	Wave disque Ø 260 mm avec étrier flottant double piston
Frein arrière	Wave disque Ø 240 mm avec étrier simple piston

SUSPENSIONS

Suspension avant	Fourche hydraulique inversée Ø 43 mm
Suspension arrière	Monochoc à démultiplication progressive

POURQUOI JE L'AIME :

- + Son rapport qualité - prix
- + Son moteur puissant dans un gant de velours
- + Son embrayage exceptionnel
- + Son côté vélo
- + Son graissage séparé. Fini le mélange !

JE L'AIMERAIS ENCORE PLUS SI :

- Elle existait en mode injection... au même tarif

Prix de vente TTC : 35 880 000 Ar

CFMOTO 650 NK



Les motos chinoises sont présentes sur le marché malagasy depuis un certain temps. C'est vrai qu'elles ont toujours été considérées comme des motos bon marché mais peu fiables. Je savais déjà que cette réputation ne concernait pas les CFMoto car 10 ans auparavant j'avais travaillé avec la 650 TK en location sans aucun problème.

Un ROADSTER séducteur

Textes : François SERRANO
Photos : Vincent VERRA



dans l'air du temps, un mélange de Kawa ER6-N et de KTM Duke assumé même dans le détail. A moins d'être totalement hermétique à ce style, il faut bien avouer que le design de la « petite » chinoise est particulièrement réussi et équilibré.

Installé sur la moto, on se sent bien. La selle étroite et le guidon placé en avant rappellent qu'on est assis sur un roadster, mais ça reste confortable. Les commandes sont souples et bien placées, les commodos sont de bonnes qualités, et le compteur assez complet. Le premier contact avec la machine est plutôt réussi. Un coup de démarreur et c'est parti pour deux heures d'une agréable découverte. Le moteur de la 650 NK est assez puissant, le bloc bicylindre parallèle de 650 cm³ offre un caractère agréable. La réponse à l'accélération est progressive et la puissance est bien répartie sur toute sa plage d'utilisation. Elle ronronne à 3000 tour / min en 6^{ème}, on file tranquillement à 95 km/h, et à 4 000 tour elle accélère franchement jusqu'à 7 000 tour / min de sorte que la fenêtre de poussée est suffisamment large pour jouer avec... J'imagine qu'un échappement "slip-on" ajouterait encore plus de caractère à cette moto. Question maniabilité, il n'y a rien à redire. Une base saine. Son agilité est un atout en ville, et sur la route, la 650 NK se met facilement sur l'angle et garde le cap, même dans les nombreux ronds-points où j'ai fait trois tours... Lancée à une vitesse plus sérieuse, la suspension se révèle efficace et je comprends mieux sa fermeté. Idem pour les freins. Sans pour autant être un adepte du stoppy, le freinage c'est mon dada... Et ceux-ci fonctionnent plutôt pas mal. Quelques arrêts d'urgence répétés n'ont montré aucun signe de faiblesse. Les deux disques de 300 mm à l'avant avec étriers à double piston et un seul de 240 mm à l'arrière, les deux en ABS, font le job ! En résumé, la 650 NK est une moto très agréable, facile à conduire, qui en fait une véritable option d'entrée de gamme pour les petits budgets, ou pour les néophytes. A découvrir... ■

Depuis, la marque n'a fait que monter en puissance... Avec la signature de l'accord de collaboration avec KTM en 2013, CFMoto produit les KTM 200 et 390 pour le marché chinois. Aujourd'hui, ils s'occupent également de la production de tous les modèles LC8 de 799 cm³ de la marque autrichienne... C'est du lourd ! C'est donc avec curiosité et intérêt que je me prête au jeu du Test-Ride. Je découvre une jolie moto, plaisante au premier coup d'œil. La ligne Naked est



POURQUOI JE L'AIME :

- ⊕ L'esthétique générale
- ⊕ Un moteur puissant
- ⊕ Agrément de conduite
- ⊕ Selle confortable
- ⊕ Freinage ultra puissant et ABS
- ⊕ Consommation faible

JE L'AIMERAI ENCORE PLUS SI :

- ⊖ Le compteur était plus grand, ou plus gros, en fait je ne voyais pas grand chose... sans mes lunettes !

FICHE TECHNIQUE

DIMENSIONS ET POIDS

L x l x H (mm)	2114 x 757 x 1100
Capacité du réservoir (L)	17
Hauteur du selle (mm)	775
Empattement (mm)	1415
Garde au sol (mm)	320
Charge utile maxi. (Kg)	150

MOTORISATION

Type	2 cylindres en ligne, 4 temps
Cylindrée	649,3 cc
Alesage x course	83 x 60 mm
Rapport volumétrique	11,3:1
Alimentation	EFI-BOSCH
Refroidissement	Air
Allumage	ECU
Démarrage	Électrique
Transmission	6 rapports
Puissance nominale	61 CV
Puissance maxi	7.0kw / 7000r / min

PNEUMATIQUE

Pneu avant	120 / 70
Pneu arrière	160 / 60

FREINAGE

Frein avant	Hydraulique
Frein arrière	Hydraulique

SUSPENSIONS

Suspension avant	Fourche à l'envers
Suspension arrière	Monoamortisseur

Prix de vente TTC : 28 500 000 Ar

Pubs - Les petites annonces

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
Husqvarna TE150i 2021 (Enduro)



4 000 km
31 500 000 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
Kawasaki Versys 650 2018



9 000 km
32.500.000 Ar

À VENDRE
KTM 65SX 2015 (Mini-cross)



13 500 000 Ar



OLDBOY TATTOO SHOP
Tatouages personnalisés, uniquement sur RDV



Custom Café
MOTORCYCLE CONCEPT

Pour consulter nos cartes,
flashez ce QR Code



Cour Teilliet Labrousse
Ampasamadinika
Antananarivo 101



motostore

DISTRIBUTEUR OFFICIEL



NK 650



MT 650



- Alarobia Morarano
FB.Motostore
- Info Commercial 032 07 179 83
commercial@motostore.mg
- Info atelier 0320717910



NMax 155

Textes : Haja Lucas
Photos : Vincent VERRA

Après le TMax 560, le XMax 300, voici le NMax 155, petit dernier de la marque aux diapasons. Dès les premiers instants, on remarque un certain air de famille ! Le NMax se distingue comme ses aînés, par la même allure sportive avec sa signature lumineuse, ses motifs latéraux « boomerang » et le tunnel central.

Des gènes de TMAX !

CONFORT À LA HAUTEUR

Assis, on apprécie la position de conduite et le confort de la large selle. Les jambes même un peu longues se placent naturellement sur le plancher, tandis que la hauteur du guidon est idéale pour les bras. On regrettera néanmoins une bulle trop petite qui est plus esthétique qu'efficace.

TENUE DE ROUTE IMPECCABLE

Les larges roues de 13 pouces assurent une tenue de route

impeccable. La combinaison, de la fourche télescopique et du double amortisseur arrière, même si nous avons ressenti une certaine rigidité, offre une bonne adhérence sur chaussée dégradée. L'ensemble procure un équilibre parfait, à haute vitesse sur ligne droite ou lors des prises d'angle en courbe. Le NMax 155 est également équipé d'un système de freinage ultra efficace avec des disques de 230 mm à l'avant et à l'arrière ainsi qu'un système ABS !

MONTÉES, EN TOURS, FULGURANTES

Côté moteur, le monocylindre de 155 cm³ se montre énergique sur toutes les plages de régime. Merci au système d'injection électronique et à la commande de distribution variable (VVA)

associés à une culasse à 4 valves équipée d'un arbre à cames spéciales. Les montées en tours se veulent fulgurantes. On a pris un malin plaisir à relancer le scooter après chaque ralentisseur sur la rocade d'Irivo, pour ensuite atteindre une vitesse de pointe de 125 km/h.

LES PLUS :



- ⊕ L'esthétique générale
- ⊕ Un moteur puissant
- ⊕ Agrément de conduite
- ⊕ Selle confortable
- ⊕ Freinage ultra puissant et ABS
- ⊕ Consommation faible

LES MOINS :



- ⊖ Bulle trop petite et non réglable
- ⊖ Compteur monochrome basic



FICHE TECHNIQUE

Moteur	Monocylindre, 4T, 4 soupapes
Cylindrée	155 cm ³
Refroidissement	Liquide
Alimentation	Injection électronique
Puissance maximale	15 ch à 8.000 tr/min
Couple max	14,4 Nm à 6.000 tr/min
Transmission	Courroie en V
Consommation moyenne	2,4 L/100 km
Suspension avant	Fourche télescopique
Suspension arrière	Double amortisseur, moteur oscillant
Roue avant	110/70-13
Roue arrière	130/70-13
Frein avant	Disque 230 mm
Frein arrière	Disque 230 mm
Hauteur de selle	765 mm
Garde au sol	135 mm
Poids tous pleins faits	127 kg
Capacité du réservoir	6,6 L

Le moteur bénéficie de la technologie « Blue Core » propre à Yamaha et répond à la norme anti-pollution Euro 4. En somme, la firme nipponne a réalisé un travail remarquable au niveau motorisation. Enfin le NMax 155

bénéficie d'une autonomie de 250 km env. grâce à un réservoir de 6,6 litres et d'une consommation située autour de 2,5 litres en moyenne aux 100 km, ce qui le place parmi les engins économiques.

ADAPTÉ À L'USAGE URBAIN

N'oublions que le NMax 155 est avant tout destiné à un usage urbain. Son côté pratique compte également grâce à une selle à deux étages pour rouler en duo, des repose-pieds et poignées de maintien pour passager. Son coffre pouvant accueillir un casque intégral. Autant d'atouts qui font du NMax 155 une arme redoutable en ville. ■



Moustache Friday 27 FS Speed

Participation de MBike
Photos : Vincent VERRA

SPEED !

C'est sur les hauteurs de la « Ville des milles » que j'ai retrouvé Stéphane pour découvrir et tester le Friday 27FS Speed de la marque Moustache. Le look de ce vélo est vraiment racé, tout en noir avec un cadre galbé très esthétique... On sent le haut de gamme et des équipements de qualité. L'assistance électrique m'a tout d'abord bluffé avec des accélérations et une vitesse, atteintes sans effort... Le vélo s'est joué des pavés et des difficultés et ce malgré des pentes importantes, en montée ou en descente. Bref, un véritable outil pour rouler quotidiennement sur les routes les plus diverses de la capitale.

PLUS RAPIDE QU'UNE VOITURE ?
Le Friday 27 FS Speed représente la solution de mobilité idéale car plus les distances s'allongent, plus le gain de temps est élevé ! Ce vélo à assistance électrique serait en moyenne plus rapide que les voitures ou les scooters en environnement urbain et périurbain.

UN MOTEUR PUISSANT
Le moteur Performance Line Speed de chez BOSCH permet d'atteindre une vitesse de 45 km/h facilement et en toute sécurité. (couple max de 85 Nm, poids de 2,9 kg).



UN COMPORTEMENT SAIN & DYNAMIQUE
Le cadre du Friday 27 FS Speed offre 100 mm de débattement à l'avant et à l'arrière et il est équipé d'un amortisseur Moustache Magic Grip Control ainsi que d'une fourche SR Suntour Mobie 45, le tout permettant un pilotage précis et confortable. Les freins Magura ont été spécifiquement développés pour une utilisation « Speed ».

Enfin les jantes Moustache de 35 mm de large chaussées de pneus Schwalbe Super Moto-X assurent confort, motricité et durabilité ! Un porte bagage donné pour supporter 25 kg permet également d'accrocher des sacoches proposées en option.

UNE AUTONOMIE MODULABLE
Proposé en 2 versions : simple ou double batterie. Le Friday 27 FS Speed simple batterie



permet de couvrir un large rayon à vitesse élevée pour une utilisation quotidienne normale (50 km). La version Dual, permet de couvrir des distances encore plus longues avec 1125 Watts d'autonomie (+100 km).

ECRAN TACTILE EN COULEUR
On se laisse simplement guider par le compteur connecté « Nyon » avec fonction GPS intégrée. Depuis le portail en ligne ou l'application Bosch eBike Connect, il permet de planifier facilement son itinéraire puis d'ajuster son niveau d'assistance en temps réel en fonction du dénivelé à venir. En conclusion, le Friday 27 FS Speed est un très bel engin qui concentre toute la meilleure technologie actuelle. Confortable, une utilisation simple et sa vitesse de pointe sont ses points forts, mais avec un léger revers : un prix en rapport ! ■



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

Vos images sont publiées !





Rova

Interview : Vincent VERRA
Photos : Rova

Bonjour, qui se cache derrière ce casque ?
Je m'appelle Randrianalison Hasinavalona Rovatiana mais mon surnom est « Rova »... c'est bien plus facile !

Alors dis nous quand a commencé cette histoire d'amour avec la moto ?

Pour parler un peu de cette passion, j'ai hérité de cette attirance de mes parents, qui étaient tous deux motards... J'ai donc baigné dans ce monde depuis mon plus jeune âge et c'est naturellement que dès mes 18 ans, j'ai passé mon permis moto. J'ai débuté

avec une Benelli 150, puis je suis passée sur une Yamaha FZ600 et actuellement je roule sur une Yamaha XJ600.

Tu as participé récemment à l'ITM ?

Oui, j'ai participé cette année à la course de côte IMT. J'aime les défis et je voulais ressentir l'ambiance de la course et de la compétition... J'ai décroché une seconde place en catégorie



féminine, ça a été pour moi une première et une véritable découverte !

Quelles sont les destinations habituelles de tes sorties ?

En général à la journée, je fais un aller retour en prenant la RN1, direction Ampefy, qui est ma route préférée et je me fais une petite halte « sakafo ». Mais il m'est arrivé aussi d'aller jusqu'à Majunga et j'espère pouvoir découvrir bientôt les nombreuses routes de mon île en bécane ! Pour finir les motos de mes rêves sont les Yamaha R1 et R6 ! ■





Smart Track



La famille en toute sécurité

Smart track est un service de géolocalisation exclusivement destiné aux particuliers.



www.tag-ip.com

Geolocalisation à 38.000 Ar TTC / Mois

0800 22 numero gratuit - contact@tag-ip.com

DEPUIS QUAND ES-TU ATTIRÉ PAR LES BELLES MACHINES ?

Depuis l'époque des mobylettes « kitées »... Ca date quand même ! En fait je pense que je suis né avec un cœur de motard... Dès que ça été possible, j'ai passé mon permis gros cube et acheté une vieille XJ 650 Yamaha de 1983 ça fait déjà 30 ans, une vie pour certains. Une fois que le virus est pris, difficile d'en sortir, ça colle à la peau... Je suis passé par tous les styles de bécane et il y en a eu beaucoup... J'ai roulé en custom (HD Iron, Steed, Savage), en hyper sportive (R1), en roadster (Fazer, Z1000),



en enduro (KTM 520) et depuis peu, je roule en trail (Africa Twin). Pour moi toutes les motos sont intéressantes et j'y prends un plaisir à chaque fois très différent.

QU'EST CE QUI T'ATTIRE DANS LA CULTURE CUSTOM ?

Génération Rock Français fin 80/90 et fan de bécane, il n'y avait qu'un pas ! Pourtant je pense qu'il ne faut pas caricaturer la culture custom. Il y a bien sûr l'univers des « bikers » que l'on connaît... avec ses codes, tatouages et rock & roll, je suis le premier à l'apprécier, mais je pense que c'est plus large que ça. On se sent unique avec une moto personnalisée et comme dans tout l'univers moto ça casse certaines barrières, on admire le travail de l'artiste, c'est une philosophie.

Ce que j'aime dans la customisation, c'est le souci de la transformation, il faut trouver l'équilibre entre la customisation esthétique et le plaisir de rouler. Pour moi, un « Show bike » doit passer sa vie sur la route et on oublie souvent que le custom c'est aussi l'amélioration du comportement de la moto, mettre plus de couple, d'adhérence, alléger, régler le moteur... En général, le plus beau, c'est ce qu'on ne voit pas. Pour les Harley, je suis tombé dedans par hasard. Je travaillais aux Seychelles et j'ai eu l'opportunité d'acquérir la seule Harley de l'île et il n'y avait personne techniquement pour m'aider alors je m'y suis mis tout seul et j'ai customisé mon Iron 883. Elle m'a ensuite suivi à Mada où jeu du destin, j'ai perdu ses clefs et sur ce

modèle, il fallait reconfigurer la moto pas la clef ! J'ai été obligé d'investir dans une valise HD. J'ai commencé à régler l'injection et je me suis pris au jeu, à faire des modifs et de fils en aiguilles dépanner les potes. Ce n'est pas mon métier, ça reste une passion, je me perfectionne.

PARLES NOUS UN PEU DE TON PROJET... QUELLES ONT ÉTÉ LES PRINCIPALES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES ?

D'abord, je n'ai pas travaillé tout seul, je ne suis pas mécanicien de formation et là c'était pointu ! J'ai expliqué à Eric de Motoshop ce que je voulais et cela m'a pris du temps pour trouver la base de ma transformation... Mon choix c'est porté sur une HD Night Rod pour son caractère moteur, équipé d'origine de freins Brembo

et avec un angle de fourche qui me convenait, c'était une base solide de transformation. Je ne suis pas parti sur une customisation classique de cette moto qui finit en général en roadster hyper agressif anguleux et très proche d'un roadster sur vitaminé, non je voulais plutôt un look du old school, qui cache bien son jeu... La liste est longue sur cette moto, esthétiquement, le réservoir cache filtre à air, les pare-boue avant et arrière ont été commandés chez le préparateur allemand « MS-Biketec », la personnalisation peinture et une selle sur mesure. Pour monter ça, il a fallu caser toute la partie électronique dans un mouchoir de poche et le montage n'a vraiment pas été simple. Pas mal d'anecdotes sur ce projet... Les risers étaient trop court, ça tapait le réservoir ; alors on a usiné des rehausseurs, mais ça butait encore un peu, faute de trouver des boulons assez long. On a fini par les changer par des plus haut. Le choix des suspensions pneumatiques a été décisif, il faut qu'elle soit belle et que le garde boue colle au pneu mais avec des suspensions trop basses, on ne peut pas rouler, j'ai opté pour un système réglable par un simple bouton. Je crois que c'est la seule moto ici avec ce genre de suspension. Par contre ça n'a pas été simple à mettre en place. Ca et les jantes. Le travail d'adaptation du support de garde-boue a nécessité plusieurs découpes, soudures et un changement d'angle par ajustements successifs...

La jante arrière, pour recevoir un beau pneu de 260, je crois que ça a failli rendre fou Eric, après le 8ème démontage et remontage ! Nous avons dû faire un usinage sur mesure des cales mais ça a été le prix à payer pour avoir un bon look qui en impose. D'un point de vue motorisation, il y eu bien sûr le passage en stage1 avec filtre

griller des saucisses en sortie d'échappement, au vue des flammes que ça crachait aux premiers essais...mais ça c'est mon dada ! J'avoue que j'aurais bien mis un compresseur mais je n'avais plus de place avec le moteur des suspensions pneumatiques qui occupe déjà toute la boîte à air, il faut malheureusement faire des choix.

Et pour finir pas mal d'accessoires pour peaufiner l'ensemble. Guidon, clignotants, feux et plaque, levier, repose pieds, etc. La belle a été juste prête pour remporter le premier prix du Bike Show 2020 dans la catégorie HD. En tout cas merci à Eric de m'avoir suivi jusqu'au bout, dans ce beau projet ! ■



à air K&N et embouts de pots très courts, du préparateur japonais « Badland ». C'est un moteur assez pointu en V à 60° contrairement au V Twin à 45° des classiques Harley et il donne son coup de fouet assez haut dans les tours. Comme je préfère retrouver la puissance à plus bas régime, changement du pignon de sortie de boîte en 28 dents et un réglage d'injection assez fin pour éviter de faire



Tommy RAKOTOARIMINO

CHEF D'ATELIER YAMAHA BY SICAM

Quatre ans maintenant que Tommy RAKOTOARIMINO occupe la fonction de chef d'atelier et à 26 ans, il fait figure de modèle pour ses pairs. « Je suis passionné de mécanique depuis mon enfance. Je prends du plaisir tous les jours en effectuant ce

travail », nous déclare-t-il. Tommy a rapidement gravité les échelons, vu ses compétences avancées et sa passion pour le métier. « A la sortie de ma formation initiale, j'ai suivi un stage de 3 mois puis travaillé 4 ans en atelier automobile. Ensuite, je suis passé du côté de la mécanique « deux-roues ». La reconversion s'est déroulée



Interview : Haja Lucas
Photos : Vincent VERRA



Le Centre de Formation et d'Apprentissage de la SICAM lui a fourni une formation de qualité. « C'est comme aller au lycée puisque le cursus s'étale sur trois ans. On y apprend la maintenance automobile et les bases de la mécanique générale. Trois jours de théorie et deux jours de pratique en atelier par semaine ».

naturellement, puisque j'aime la moto depuis toujours », rajoute-t-il.

POUR UNE AMÉLIORATION CONTINUE
Tommy Rakotoarimino est un technicien agréé « YTA » (Yamaha Technical Academy). Il suit des formations régulières et ce, chaque année, pour s'imprégner des nouvelles technologies, des nouveaux modèles de la gamme, en matière de mécanique, de maintenance ainsi que la maîtrise des outils de diagnostic.



POLYVALENCE
Mais quelles tâches incombent exactement à un chef d'atelier ? « Je reçois les clients, j'établis les devis avant réparation, je m'occupe du suivi des travaux, des essais et

des livraisons et je gère une équipe de trois techniciens. » « Notre équipe est au top. Elle compte 4 personnes dont 2 sortent du C.A.F. Elle se montre polyvalente en prenant en charge motos, moteurs marins et quads. De plus, l'atelier est parfaitement équipé avec trois ponts, une valise de diagnostic et des outillages spécifiques », déclare Meddie DELPHINE, le Directeur National Après-Ventes de la SICAM.

UN ATELIER AUX NORMES YAMAHA.
L'atelier Yamaha se trouve à l'immeuble RIA à Alarobia et dispose des infrastructures adaptées, des techniciens qualifiés et des matériels de diagnostic aux normes Yamaha. Tommy et son équipe vous accueille du lundi au vendredi de 7h30 à 12h, de 14h à 17h30 et les samedis de 8h à 12h. ■

Nous connecter partout et nous connecter malin

Pack Wifiber

Jusqu'à 8% de remise sur votre abonnement



Internet illimité



Forfait Smart

Rendez-vous auprès de nos points de vente à Antananarivo, Antsirabe, Toamasina, Majunga et Nosy be

Vous rapprocher de l'essentiel





Trips à Toliara et Mahajanga aussi

Les motardes du groupe des Litas Antananarivo n'en étaient pas à leur coup d'essai avec ce trip à Nosy-Be. Elles ont déjà relevé avec brio d'autres défis. Notamment le parcours de la RN7 jusqu'à Toliara, ainsi que la RN 4 jusqu'à Mahajanga. D'autres voyages et d'autres destinations se rajouteront prochainement pour faire vibrer leur passion toutes ensembles !



Textes : **Haja Lucas**
Photos : **Les Litas**

RIDE TRIP

Les LITAS à Nosy Be

Elles l'ont fait ! Trois membres du groupe The Litas Antananarivo ont réalisé le fameux trip Tana - Nosy Be (aller & retour). Environ 2000 km en deux-roues, c'est un véritable exploit qui mérite tous les éloges. « *Un dépassement de soi* », se sont-elles exclamé une fois de retour dans la capitale. Elles, ce sont Ando (une des fondatrices du groupe) sur une Royal Enfield Classic 350, Sahoby sur une Royal Enfield Himalayan et Clotilde sur une BMW G-310.

un immense défi

Un tel voyage nécessite logiquement une préparation minutieuse, plusieurs semaines à l'avance. Les motos ont fait l'objet d'une révision complète. L'aspect mécanique impliquait aussi le montage de pneus à profils mixte, vu qu'il fallait rouler sur des pistes en terre. « *Sur le plan physique, on a effectué des trips d'endurance à Antsirabe, Faratsiho et Tsiroanimandidy. Pour le mental, il fallait arranger tous les aspects de notre quotidien à Antananarivo, afin de pouvoir partir tranquille et de se concentrer entièrement sur notre objectif* », raconte Ando. Et c'est ainsi qu'elles ont pris le départ de Mahamasina, le matin du mercredi 11 août.



AUCUNE ASSISTANCE À L'ALLER

Au programme, trois relais. Antananarivo-Maevatanana pour le premier jour, soit 319 km ; Maevatanana-Antsohihy ensuite, soit 377 km et enfin Antsohihy-Ankify pour conclure, soit 212 km. « *Le premier relais s'est bien passé. Sur le deuxième, on a souffert de la chaleur. Il faisait carrément 40 à 42°C et une partie de la route est dégradée. Le troisième a été le plus dur à cause de l'état de la chaussée. Fini l'asphalte. On a roulé sur du revêtement 'terre' avec plein de trous* », poursuit Ando. Un tel challenge n'en serait pas un sans ses petites péripéties. Les routes dégradées et ensablées ont eu raison de deux d'entre-elles,



HISTORIQUE Un groupe créé en mars 2019

« *The Litas* ». Ce nom pourrait être familier pour certains. En effet, l'appellation est utilisée dans plusieurs dizaines de pays. Pour la capitale malgache, elles ont choisi de s'appeler logiquement « *The Litas Antananarivo* ». Une bande de copines, motardes qui ont décidé de créer leur propre groupe le 8 mars 2019. Tout un symbole, puisque cette date renvoie à la célébration de la journée internationale de la femme. Il s'agit du trentième club « *The Litas* » dans le monde. Au départ, elles étaient trois à se retrouver autour de cette idée (Ihantana, Josie et Ando). Dès le début, le groupe suit une charte précise, que partagent toutes « *Litas* » dans le monde. Elles sont une vingtaine de membres actuellement qui roulent sur diverses machines, marques et cylindrées...

à Ambanja et à Ambondromamy. Des chutes, sans gravité fort heureusement, puisqu'elles ont pu reprendre la route après des réparations de fortune. Certes, aucune voiture d'assistance ne les a accompagné à l'aller. Mais elles ont emporté tout le matériel nécessaire pour pallier à d'éventuels pépins (pneus, compresseur, pièces détachées, outils...).

KING KONG

Un tel voyage n'en serait pas un, sans les souvenirs. Et quand on leur demande quel est le meilleur, elles ont répondu « *les montagnes de King Kong* ». Cette chaîne se trouve entre Ambanja et Antsohihy. « *À un moment, on emprunte une longue route ascensionnelle. Au sommet, on a une vue imprenable sur une chaîne de montagnes bleues. Des montagnes immenses, d'où le qualificatif de 'montagnes de King Kong' qu'on leur a attribué. C'était éblouissant de beauté* », se remémore Ando. L'autre grand moment du voyage, c'était l'arrivée à Ankify pour prendre le bac vers Nosy Be. La population locale était étonnée de voir trois motardes arriver jusque-là. Faut-il rappeler qu'Ankify se trouve à 900 km d'Antananarivo ? Elles sont devenues l'attraction du village en l'espace de quelques minutes.

GPS

À Nosy Be, nos trois bikeuses ont décidé d'allonger leur séjour pour se reposer et reprendre des forces. Au retour, elles ont emprunté un itinéraire différent, en « *offroad* », pour rallier Ankify et pour arriver juste avant le pont de Sambirano. Et ce, afin d'éviter la route en piteux état entre Ankify et le centre-ville d'Ambanja. Aucune borne ou signalisation sur ce chemin, cependant. Il fallait se fier uniquement au GPS. Heureusement que la technologie était là pour jouer le rôle de guide. Le vendredi 20 Août, les voilà revenues à leur point de départ à Mahamasina. Fatiguée certes, mais heureuses et satisfaites, la tête pleine de souvenirs. « *On s'est félicitée à l'arrivée car c'était un immense défi* », conclut Ando. ■



Ihantana, une des fondatrices du groupe

Quelles étaient vos idées et motivations principales pour fonder ce groupe ?

Avant les Litas, sauf erreur, aucun groupe de femmes motardes n'a jamais été créé à Madagascar. Des frères de guidon nous ont poussé à franchir le pas. On voit sillonner des femmes sur des grosses cylindrées le week-end, sans parler de celles qui ont comme moyen de transport une moto à vitesses. Alors on s'est dit : pourquoi pas... Créons un groupe de femmes motardes.

Pourquoi ce nom Les Litas ?

Le nom Litas vient d'une Américaine, Jessica Wise Haggett. C'est elle qui a fondé le premier groupe dénommé The Litas, qui s'est éparpillé dans le monde par la suite. Ayant parcouru un article à son sujet, nous étions motivées à vouloir construire notre communauté locale et de démarrer une branche dénommée : The Litas Antananarivo. D'autant plus que c'était une fierté d'être le trentième pays à adhérer au réseau Litas. L'adhésion parmi The Litas en valait la peine. Nous avons noué des amitiés fortes et nous garderons toute notre vie. Le groupe a permis de rencontrer d'autres femmes, qui aiment aussi rider. Notre satisfaction, c'est d'avoir convaincu des

« *Une fierté d'être le trentième pays à adhérer au réseau The Litas.* »

femmes qui n'ont jamais fait de moto, d'en faire... après avoir été influencé par nos sorties. La moto ne peut qu'envoyer un message fort de liberté et d'indépendance.

On parle donc d'un groupe uniquement réservé à la gente féminine ?

Oui, l'adhésion est réservée uniquement aux femmes. Ceci dit, rien n'empêche le groupe de

participer à des sorties mixtes Question d'endurance, on reste tenace. « *Tsy mena-mitahy* » comme on dit si bien. Mais question vitesse, le fait d'être maman prône toujours par dessus tout. Et donc, prudence.

Comment vivez vous cette passion en groupe ?

À merveille, on a pu créer une belle ambiance au sein de notre groupe. Il n'y a pas de hiérarchie, pas de cotisation à payer sauf des petites participations pour nos œuvres caritatives. On ne force jamais personne à participer à quoi que ce soit. On ride ensemble le temps T et chacune de nous à sa vie privée après. Le reste, on parle de nos sorties respectives avec des vécus sur les rides. Des petits conseils par-ci par-là côté mécanique. Nous sommes 3 fondatrices (Ihantana, Josie et Ando) à avoir créé le groupe et comptons actuellement une vingtaine de membres qui sont libres d'appartenir à d'autres clubs ou associations.

Avez-vous des habitudes ou des rituels particuliers ?

Non pas vraiment. On se voit particulièrement tous les 8 mars, la date anniversaire de création du groupe. Un symbole fort pour nous.

Que souhaiteriez dire aux lecteurs de Moto Madagascar Magazine ?

Merci à nos followers, à tous ceux qui contribuent de près ou de loin l'animation de notre page Facebook. Nous invitons d'autres participantes à adhérer dans notre groupe. Merci pour votre collaboration... ■

Action caritative sur les routes nationales

Le groupe des Litas Antananarivo effectue régulièrement des actions caritatives. En décembre 2019 par exemple, les membres du groupe sont venus en aide aux enfants de l'école EPP d'Antsaharatsy, située au PK39 sur la RN4. Ce genre d'initiative se fait grâce à un apport financier de chaque motarde. Une de se tourner vers l'aspect humain et d'aider son prochain.

Le constat à l'amiable lors de vos accidents

Dans les situations d'accidents matériels de circulation incluant moto, véhicules et/ou autres usagers de la route, le premier bon réflexe des personnes mises en cause est de compléter le constat à l'amiable. Sachant qu'un constat bien rempli permettra de déterminer rapidement les causes de l'accident, la part de responsabilité de chacune des parties et il permettra également une indemnisation rapide.

Mais comment bien remplir ce CAD (Constat amiable direct) ? voici les conseils.



L'importance du CAD : toujours en avoir un sur soi

Un constat à l'amiable est un document qui relate de la manière la plus précise possible les circonstances de l'accident. Il détaille les identités des parties liées à l'accident, les dommages dus à l'accident. Le document précise également les assurances auto respectives des personnes impliquées. Le constat à l'amiable est un élément incontournable pour la détermination des responsabilités de chacun. L'établissement de ce constat est impératif pour lancer la procédure de recours auprès de l'assureur de responsabilité.

Comment bien remplir son constat à l'amiable : les points essentiels à retenir

La maîtrise du stress et des émotions est un point essentiel lors d'un accident. Cela permet d'éviter de lourdes erreurs lors du remplissage du CAD. La détermination de la responsabilité des parties et l'abou-

tissement du recours jusqu'à l'indemnisation dépendent de chaque contenu apporté dans le CAD.

Il est également à préciser qu'une fois que les deux parties ont signé le constat, ce dernier n'est plus modifiable. Toutes les modifications qui suivront, devront faire l'objet d'un accord de l'autre conducteur. Si l'accident implique plusieurs véhicules, chacun aura à remplir convenablement son constat. S'il y a carambolage, trois constats devront être remplis : un avec le mis en cause qui a heurté le véhicule, un autre où la victime a heurté un troisième véhicule et un troisième entre celui à l'origine du sinistre et la deuxième victime.

Il existe deux parties : la partie pour le véhicule A et l'autre pour le véhicule B. Toutes les mentions listées ci-dessous doivent y figurer :

- > La date, l'heure et le lieu de l'accident
- > Le date d'établissement du CAD
- > Les renseignements sur les victimes : nombre de blessés, de décédés, si la gendarmerie nationale ou la police nationale est concernée
- > Les renseignements sur les témoins en dehors des véhicules accidentés (noms et prénoms, CIN, adresse exacte)

> Les informations concernant les véhicules impliqués (type de voiture, plaque d'immatriculation, conducteur, si c'est une conduite à droite, la visite technique valable, le nom de l'assureur, le numéro de police, les renseignements sur le propriétaire du véhicule)

> Les dommages constatés sur chaque véhicule

> La déclaration des conducteurs avec signature

> La déclaration des témoins avec signature

> Le croquis de l'accident

Chaque conducteur disposera de deux exemplaires de ce constat et devra remettre l'un à son assureur dans les 48 heures qui suivent l'accident.

La responsabilité de chaque partie est imputée en totalité ou à moitié selon les circonstances décrites lors de l'accident. Ainsi, le moindre élément, même le plus anodin, devra être consigné sur le document. Dans le croquis, il est important de signifier qui des conducteurs était prioritaire.

Mr. Bricolage

On peut compter sur lui.

22 369 07

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

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 dans tout Tana et proximité

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°004 - OCTOBRE - NOVEMBRE - DÉCEMBRE 2021

Trimestriel

motomadamagazine@gmail.com
BP 5168 Antananarivo 101
Tél. : (+261) 32 11 074 37

Edition

Vincent VERRA

Rédacteurs

Haja Lucas RAKOTONDRAZAKA
François SERRANO
Vincent VERRA

Essais

François SERRANO
(Beta XTrainer300 - CFMoto 650NX)
Haja Lucas RAKOTONDRAZAKA
(Yamaha NMax150)

Crédit Photos

Haja Lucas RAKOTONDRAZAKA
Vincent VERRA
SHOGUN photography

Régie pub

Steeve DEMETTE
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
Octobre 2021

Photo de Couverture :
ITM Sept 2021 - SHOGUN Photography

Allianz

Allianz
toujours à vos côtés
même sur la route



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

100% MOTO

PREMIUM SHOP & SERVICE

Husqvarna

BMW Motorrad

ANTANANARIVO

AKRAPOVIČ

30 ANS

En 1991, le motard Slovène Igor Akrapovič a commencé à fabriquer des échappements de course avec des débuts très modestes.

Aujourd'hui, 30 ans plus tard, son entreprise est devenue l'une des sociétés d'échappement performantes les plus connues au monde.

Nous sommes distributeur exclusif d'Akrapovic à Madagascar.
Envoyez nous vos demandes pour votre moto et équipez vous dès à présent de la plus performante et célèbre marque de système d'échappement.



Ligne Slip On-Line Carbon
T-Max 530/560



100% MOTO

PREMIUM SHOP & SERVICE

Husqvarna BMW Motorrad

ANTANANARIVO



032.07.179.96

032.07.179.66



arthur@100x100moto.mg



100%Moto - Immeuble STTA Morarano,
Alarobia - Antananarivo.