

GRATUIT

moto

MADAGASCAR MAGAZINE

MAGAZINE TRIMESTRIEL CONSACRÉ AUX DEUX-ROUES MOTORISÉS

The Artist :



MARO

Un week-end À MOTO autour de Tana

ESSAIS



Bajaj Dominar 400

KTM 890 Duke R

Mot'Aratra SPark 1

Allianz 

Allianz
est avec vous



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

Edito

La compétition reprend enfin ses droits ! C'est important pour nos jeunes, c'est important aussi pour le business, ça reste le moteur de l'économie de la moto loisir...

Merci à tous les bénévoles qui déplacent des montagnes pour que notre sport existe !

En attendant que les touristes du monde entier reviennent rouler, c'est à vous de prendre le guidon et de partir à la découverte de Madagascar. Vous y découvrirez un réseau routier dense, fait de routes et de pistes hallucinantes, prises d'assaut quotidiennement par des milliers de motos-taxis qui défient toutes les lois de l'équilibre et de la mécanique. RN 5, RD 43, RN 13, aucune nationale ou départementale ne les arrêtent. Un vrai sujet pour un prochain numéro de mmM !

La moto se porte bien à Mada, dans, et hors de nos villes, elles fourmillent, et la crise covid n'a fait que ralentir une véritable explosion, visible même dans les coins les plus reculés du pays...

Il faut maintenant s'occuper de tous ces motards ! ■

François SERRANO
Le rédacteur en chef

N'hésitez pas à réagir en écrivant ou en postant vos commentaires et propositions sur motomadmag@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 sa moto
- 10 **THE ARTIST**
Maro. Cuir et bécane font bon ménage
- 12 **VINTAGE**
Jean-Pierre Badano, une vraie passion pour la moto !
- 14 **EVASION**
Un week-end autour de Tana
- 20 **ESSAI ON-ROAD**
KTM 890 Duke R
- 22 **ESSAI ON-ROAD**
Bajaj Dominar 400
- 26 **ESSAI SCOOTER**
Mot'Aratra M1
- 28 **ESSAI SCOOTER**
Mot'Aratra Spark 1
- 30 **VTT A ASSISTANCE ELECTRIQUE**
MBike. L'alter-éco !
- 34 **ZOOM**
YCF, une nouvelle marque dans paysage malgache
- 36 **THE SCHOOL**
Samuel, il était une fois un crossman
- 38 **PORTFOLIO**
Vos images sont publiées !
- 40 **MOTARD AU FEMININ**
Larissa, enduriste originaire du Grand Sud
- 42 **CUSTOM-LA PREPA**
Atelier Jiro Kapoaka
- 44 **PORTRAIT**
Patrick No Limit devient pilote officiel GasGas
- 48 **L'ASSO LE CLUB**
GMC - Gasy Motards Clubs



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Deux opérations de sensibilisation ce mois de mai !



Sollicité par l'Automobile Club de Madagascar (ACM), l'Amicale des Motards Gasy (AMG) a réalisé une sensibilisation sur la sécurité routière, le jeudi 6 mai, à Analakely, Antananarivo. L'opération visait à normaliser le secteur des deux-roues, motos comme scooters. Il s'agissait de conscientiser les usagers sur la nécessité d'installer des rétroviseurs, d'allumer les feux et d'installer une plaque d'immatriculation. À cela s'ajoute bien évidemment le port d'équipements de protection. Une semaine plus tard, ce fut au tour des membres de la Fédération Malagasy de Motocyclisme d'en faire autant, toujours sur sollicitation de l'ACM. Ils se sont concentrés sur les motards et les scootéristes passant par Ankazomanga et Ambanidia, durant une opération effectuée le mercredi 12 mai. Une belle initiative qui mérite d'être poursuivie. ■

Distinguished Gentlemen's Ride 2021



Une semaine après la levée du confinement de fin de semaine, les amateurs de motos vintage se sont retrouvés pour le Distinguished Gentlemen's Ride. Rendez-vous était pris sur le parvis de l'Hôtel de Ville à Analakely, le dimanche 6 juin. Plus d'une trentaine de motards réunis pour un après-midi mémorable. Comme à l'accoutumée, les participants au DGR ont sillonné les rues d'Antananarivo, spécialement sapés pour l'événement, au guidon de machines aussi belles les unes que les autres. Pour cette édition 2021, l'after était prévu chez Art'Home à Ankadindravola Ivato. De sorte à conclure en beauté un ride toujours aussi fabuleux. ■



Ride In Peace



Fali



Fauchée dans la fleur de l'âge, le monde de la moto pleure l'une de ses personnalités les plus marquantes. Parmi ses œuvres figurent notamment l'organisation de la course de côte *Ambohimalaza Time Attack*, en novembre 2020, aux côtés de son mari Nantenaina « Benaivo » Rakotobe et de leurs collaborateurs. Elle avait également participé à la réalisation du deuxième numéro de *Moto Madagascar Magazine* et rédigé un texte sur le thème des tatouages. Tous les motards lui ont rendu hommage sur les réseaux sociaux après l'annonce de son décès, le mardi 11 mai. Comme à l'accoutumée, un cortège funèbre de deux-roues l'a accompagnée jusqu'à sa dernière demeure à Antanetibe-Ikanja, le vendredi 14 mai. ■



motostore

DISTRIBUTEUR OFFICIEL



NK 250



NK 400



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

DU matos pour les motards



GasGas
Casque
1 223 400 Ar TTC
Madauto



UFO
Gilet de protection
1 816 000 Ar TTC
Madauto



Airoh Helios (JET)
Tailles XS à XL
540.000 Ar
100% Moto



Airoh Commander
(FullFace Adventure)
Tailles S à XL
A partir de 1.560.000 Ar
100% Moto



Airoh Spark (FullFace)
Tailles S à 2XL
A partir de 795.000Ar
100% Moto



DualRoad Acerbis
En cuir
Tailles 40.5 et +
Sur commande
A 810.000 Ar
100% Moto

KTM
Lunettes Off-road
244 200 Ar TTC
Madauto



Accuri2
Lunettes
475 440 Ar TTC
Madauto

S9 Rebound THOR
Gants
309 840 Ar TTC
Madauto



MX Thor KTM
Pounce shirt
373 000 Ar ttc
Madauto



SEVENTY DEGREES
SD JR47
Blouson Racing
Dispo en taille M/L/XL
650 000 Ar
FunBike



SEVENTY DEGREES
SD C18
Dispo en taille M/L/XL
140 000 Ar
FunBike



Alpinestar
Gants
309 840 Ar TTC
Madauto



Gaerne
Bottes
790 000 Ar TTC
Madauto



GasGas
Pantalon Off-road
670 200 Ar TTC
Madauto



MX Thor KTM
Pantalon
880 000 Ar TTC
Madauto



GANTS ACERBIS
190 000 Ar
Motostore

VESTE ACERBIS
550 000 Ar
Motostore



CASQUE FULL FACE
490 000 Ar
Motostore

CASQUE JET
330 000 Ar
Motostore



new parts

Bichonner votre moto

Ride 100Percent
Boîte à Lunette
312 000 Ar
100% Moto



Acerbis Jerla
Sac 100L de capacité
432 000 Ar
100% Moto



Produits Yacco

Air Filter Oil : 27 500 Ar
Road Chain Lube : 26 500 Ar
Contact Cleaner : 22 000 Ar
Brake & Clutch : 21 500 Ar
Stop Crevasion : 20 000 Ar
Pate Cuivre : 14 500 Ar
DiscoDin

DiscoDin



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



FUNBIKE

TRACE

MOTUL 7100 (MOTORCYCLE 4T)

LUBRIFIANT 100% SYNTHETIQUE - ESTER

Formulé pour répondre aux dernières spécifications des constructeurs en termes de normes/consommations d'huile et d'économie de carburant.

La conformité à la norme JASO MA2 optimise le fonctionnement de l'embrayage dans les 3 modes de conduite courante : démarrage, accélération et vitesse de croisière

Meilleures performances et protection du moteur. (film d'huile plus résistant/friction internes réduites).

Protection maximale de la boîte de vitesses

Plus de confort grâce à une meilleure performance du moteur et de la boîte de vitesses, facilite les trajets quotidiens avec des changements de vitesse plus doux.



MOTUL

ENTRETIEN ET SOIN

MOTUL
MC CARE



HELMET & VISOR CLEAN
Nettoie l'extérieur du casque et la visière



HELMET INTERIOR CLEAN
Nettoyant pour l'intérieur du casque



SHINE & GO
Fait briller les carénages de moto



CHAIN LUBE ROAD
Lubrifie et Protège la chaîne des motos routières



CHAIN LUBE
Lubrifie et protège la chaîne des motos routières de compétition



AIR FILTER OIL SPRAY
Renforce l'efficacité des filtres à air en mousse



E.Z. LUBE
Spray multi-usage
- dégrisse
- lubrifie
- protège



CHROME & ALU POLISH
Nettoie, rénove et fait briller les chromes et l'aluminium



AIR FILTER CLEAN
Nettoie les filtres à air en mousse

DESIGN AUTO



Rue Ravoninahitriariavo - Ankorondrano

22 235 19

03407 474 40

commercial@designauto.mg

www.designauto.mg

design auto



MARO Cuir et bécane font bon ménage !

L'association MARO a vu le jour en 2016. L'idée, au départ, était de regrouper des artistes et artisans, autour d'un point de mutualisation de moyens de production et de commercialisation. Depuis, à l'atelier et au show room s'est rajouté un module de formation et de développement autour de l'artisanat du cuir. Fid et Zeck, sont deux piliers créatifs et actifs qui s'investissent corps et âme pour réaliser leur vision de ce que pourrait être une manufacture, ici à Madagascar.



le fait que la filière manque encore de mains expertes. « Nous avons donc développé plusieurs filières comme la maroquinerie, la chaussure, etc. »

« Il est difficile de dissocier le cuir de la moto... » clame Fid en me montrant quelques belles réalisations... « En tant que motards nous avons été très vite attirés par la possibilité de produire des articles pour les besoins de cette communauté. Le tout premier produit que nous avons fabriqué a été un casque gainé de cuir... Hormis un entretien exigeant, le succès de ce produit nous a donné l'envie d'aller plus loin en équipant le motard et sa monture... Nous nous sommes lancé dans la fabrication de sacs, de poignées, selles et autres produits sur demande... Il nous a fallu un peu de temps et d'expérience, grâce aux retours des clients, pour améliorer la qualité de notre production. »

« Dans notre atelier nous travaillons essentiellement à la main, seules les coutures sont réalisées avec des machines spéciales... comme des piqueuses à triple entraînement. Nos cuirs proviennent d'un approvisionnement local. Notre tanneur, nous garantit une constance dans la qualité des peaux et des tannages. Un bon



L'atelier est vivant, des jeunes et moins jeunes s'affairent dans leur travaux minutieux... des morceaux de cuirs sont entreposés, des patrons de modèles de chaussures pendent bien classés et numérotés, des outils bizarres sont bien rangés sur une façade de bois et l'on ressent une vraie passion dans l'attitude des personnes présentes...

« Aujourd'hui, une grande partie, des jeunes urbains, est attirée par les "sirènes" des hauts salaires des "call-centers"... Chez MARO, nous offrons une alternative durable aux jeunes, dans l'apprentissage de métiers d'artisanat de qualité, à travers des cycles plus ou moins longs. Nous avons en permanence 3 à 5 jeunes qui suivent des formations manuelles sur les métiers du cuir, complétées par des volets comme la gestion, le classement, l'organisation, l'hygiène, etc. » explique Fid, sur



cuir est un cuir qui a prit le temps de bien travailler dans le tanin et qui a une souplesse et un touché agréable. Nous chinons également en friperie et travaillons sur des produits existants que nous démontons pour en récupérer des panneaux ou transformons à nos goûts ou celui des clients... Pour le marquage de motifs artistiques sur cuirs, nous disposons d'une machine laser. Nous utilisons également des encres spéciales... »

Si vous passez par la route circulaire, alors arrêtez vous chez nous, nous serons heureux de vous accueillir et de partager avec vous notre amour du cuir et de la moto ! ■

Jean-Pierre Badano

UNE VRAIE PASSION POUR LA MOTO !

Je connais Jean-Pierre Badano depuis plus de 30 ans... Je crois que c'était à l'époque des Barigo, et autres gros 4 temps, où je découvrais qu'on pouvait faire de l'enduro avec des motos de + 140 kg...

Textes : François SERRANO
Photos : Johny RAHARIJIM

Tout le monde de la moto à Madagascar le connaît également, car c'est un authentique amateur, passionné, qui participe à presque toutes les courses d'enduro et d'endurance depuis des décennies avec le même enthousiasme et la même bonne humeur qui le caractérise. Jean-Pierre, "Akondro" ou "Le Barbare", pour les intimes, fait donc partie des meubles à Madagascar...

Quand j'ai vu le garage de Jean-Pierre j'ai eu un choc ! Un choc visuel, émotionnel, et un torticolis... il y en a partout ! Moto, casques, combi-cuir... mais pas une collection privée ou un musée, non, Jean-Pierre les utilise toutes suivant son humeur... De la Routière, du Roadster, du Café-Racer, de l'Adventure, de l'Enduro, Cross, Trial... et du Vintage, puisque c'est la sublime Honda 750 Four de 1976 qui au départ nous a amené là.

INTERVIEW :

Ta 750 Four ne laisse personne indifférent, son état exceptionnel interpelle, quelle est l'histoire de cette moto ?

Un ami m'avait dit qu'il avait cette moto dans son garage à Tana, et je lui demandais sans cesse de me la montrer. Après plusieurs années, je lui ai dit que si un jour il voulait s'en séparer, j'étais prêt à lui acheter. Ça s'est fait, sans la voir ! Je sais que c'est un modèle américain, avec compteur en miles et qui a été restauré ici même, du super boulot !



FICHE TECHNIQUE

Puissance maximale : à 8 000 tr/min : 67 ch
Années de production : 1969-1977
Moteur(s) : 4-cylindres en ligne, 4T, refroidi par air
Poids à sec : 240 kg
Cylindrée : 736,4 cm³ (61 x 63 mm)
Vitesse maximale : 200 km/h
Boîte de vitesses : à 5 rapports

Chaque moto de ton garage à son histoire... Une histoire à son guidon ou sur les circonstances de son acquisition, mais si tu devais n'en garder que 3 sur les 12 que j'ai compté, ce serait lesquelles ? Et éventuellement pourquoi ?

Oui, chacune a son histoire, mais ce serait trop long à détailler, mais si je ne devais en garder que 3, ou 4... Alors, ce serait d'abord une trial, car il y en a toujours une dans mon garage, c'est de là que tout a commencé... Puis évidemment, la Honda 750 Four, qui est pour moi une des 3 motos mythiques, c'est elle qui a fait passer la moto à l'ère moderne et mis les anglaises au placard... Et ensuite la MV qui est la moto qui m'a toujours fait rêver. Dans ma jeunesse, le champion du monde était Giacomo Agostini, l'homme au 13 titres, essentiellement sur MV Agusta. Mais je rajouterai une enduro, car on ne peut pas vivre à Madagascar, sans enduro, c'est quand même le paradis de la balade ici !

Tu as commencé la moto à Marseille par le Trial je crois ? Raconte...

La moto m'a toujours fait rêver depuis ma plus tendre enfance, et surtout la moto verte. Mais lorsque j'ai eu l'âge de passer mon permis de conduire, je n'avais pas de sous pour m'acheter une moto cross. J'ai donc opté pour une trial. Je n'ai jamais été bon, mais j'ai appris les vraies bases, et surtout fait des balades magnifiques dans les collines autour de Marseille, à l'époque c'était encore toléré !

Chez les Badano on roule en famille, ton fils et ta fille pratiquent l'Enduro et le Cross, Alicia va même courir tout le championnat Motocross, et la PW50 attend déjà la 3ème génération... La moto c'est génétique chez vous ?

Etant passionné par la moto, j'ai essayé de faire passer ma passion à mes enfants, mais sans les forcer. Mais la preuve est qu'est bien arrivé dans leurs gènes... C'est quand même un plaisir de rouler avec eux, et d'aller à Mantasoa par les pistes en famille. Et la PW attend effectivement depuis des années la 3^{ème} génération qui vient de naître.

Tu as fait quelques voyages moto autour du monde, mais surtout, tu as fait presque toutes les pistes de Madagascar si on en croit les « stabilos » sur ta carte fétiche... Quels sont tes projets dès que les copains peuvent revenir rouler ?

Effectivement, je connais « assez bien » les pistes malgaches, puisque cela fait plus de 30 ans que je les sillonne avec les copains. Mais il reste encore des petits chemins ici et là que je veux explorer. Attendons donc la fin de cette crise et les copains pourront revenir. En route pour de nouvelles aventures et écrire la suite du livre « Tonga soa Vazaha ! » ■



Un début de collection privé : MV Agusta 800 Rivale / BMW 1200 GS / Yamaha 1000 TR1 / DUCATI 1100 / Honda 750 Four / Honda 250 XR (à Mantasoa) / Honda 230 CRF / HVA 250 TE / Husaberg 125 / KTM 350 Raid / Beta 280 Trial / Yamaha PW50

Pour ceux qui ont eu la chance de parcourir le pays dans son ensemble, il y a une évidence... Les hauts-plateaux autour de la capitale font parties des plus beaux paysages de Madagascar.



Un week-end à moto autour de Tana

Textes : François SERRANO
Photos Vincent VERRA



C'est donc naturellement vers ce site que MTM (Motorcycle Tour Madagascar) a concocté plusieurs balades enduro de niveaux différents.

3

Les novices en moto tout-terrain apprécieront la fameuse « Piste Jean Laborde » qui trace une ligne directe entre Tana et Mantasoa, en traversant entre autre, le village d'Ambatomanga célèbre pour ses fromageries et autres sites historiques.

Les plus aguerris emprunteront des petites pistes et chemins escarpés qui tracent à travers la montagne, pour relier les plus hauts sommets de la région, des fois au cap, en hors-piste, et profiter des paysages spectaculaires qu'offrent les collines à l'Est de Tana.

4

Pour rester fidèle à l'esprit d'aventure qui anime mes randos depuis près de 30 ans et aussi parce que notre petit groupe me paraît motivé, je décide d'embarquer ma joyeuse troupe de novices dans le parcours des « aguerris » ! Greg et Luc pratiquent déjà l'enduro en amateur, Hervé et Vincent sont des motards au quotidien mais sans grande expérience du tout-terrain... Je sais qu'avec quelques conseils, ils en seront tous capables !



2

Lorsqu'on pense à une balade moto hors de Tana, la première idée qui vient à l'esprit, c'est souvent Mantasoa ! Son lac, ses hôtels confortables, ses nombreuses résidences secondaires, en font l'attraction numéro 1 de la capitale.



Dès que l'on quitte la ville, la proche campagne et l'harmonie qui y règne, vous saute aux yeux. Si on s'en écarte un peu plus, forêts, lacs et autres blocs de granit spectaculaires, complètent ce paysage riche aussi en Histoire, oui, avec un grand H !

1





5

Le but de ce parcours n'est pas d'aller à Mantasoa par le chemin le plus court mais au contraire de profiter de toute la journée en multipliant les points de vue et les parties techniques qui donneront de la valeur à toutes ascensions...

6



Le plaisir de se retrouver immergé en pleine nature, se mélange à celui de rouler au guidon d'une moto exceptionnelle de facilité et de confort. Les motos gomment chaque difficulté

de terrain et vous amènent là où vous regardez... pour peu que vous soyez sur le bon rapport et que vous ayez suffisamment confiance à la moto pour rester dessus en toute circonstance ! Le guide est toujours là pour rassurer, expliquer et montrer l'exemple en cas de passage difficile ! C'est aussi ça l'intérêt de ce type de randonnée qui mêle, découverte et stage de pilotage.

7

La première « grimpette » un peu technique se présente à nous après une bonne heure de moto ! Vincent se lance le premier afin de se positionner pour prendre des photos du « point chaud »... Moins sensible que nous aux illusions d'optique, la moto le tracte sans effort en haut de la montée. Rassuré, le reste de la troupe lui emboîte le pas et nous grimpons tous en haut où l'antenne domine le village d'Ankadinandriana et offre une vue panoramique imprenable sur les contreforts de l'Ankaratra, au loin la ville d'Antananarivo que le Palais de la Reine permet de distinguer ainsi que l'Angavo kely. Bref, 360° de paysages magnifiques, en récompense à cette première ascension. Les grands sourires remplacent les grands discours : Ils ont aimé ce premier challenge !



En se déplaçant au maximum sur la ligne de crête qui relie les sommets voisins, on répète l'expérience plusieurs fois, avec la même satisfaction, et le même étonnement de dominer la colline précédente sur laquelle on croyait être au point culminant de la région.

8

Qui dit montée, dit descente... et même si la beauté des paysages laisse rêveur, la réalité du terrain nous rappelle qu'il s'agit avant tout d'une balade à moto et qu'il faut rester concentré sur son pilotage. La aussi il faut se faire confiance et faire confiance à la moto.





Il n'y a plus qu'à trouver l'emplacement idéal pour un pique-nique gourmand, et la balade peut repartir, avec l'excitation de la découverte.

9



Mes compagnons du jour, ayant appris progressivement à gérer un peu mieux leurs émotions au guidon, prennent maintenant un vrai plaisir à s'engouffrer dans des sous-bois humides, à traverser des ponts de fortune, et circuler sur des sentiers pour piétons, augmentant ainsi la sensation d'immersion dans le paysage qui fait la particularité des randonnées moto.



10

Les multiples possibilités qu'offre ce terrain de jeu nous permettent de moduler la difficulté et la longueur des parcours en fonction des groupes. Nous n'irons pas jusqu'au lac de Mantasoa en ce jour de semaine, mais nous rentrerons à Tana en longeant ruisseaux et rivières et profiter encore un peu de la beauté de la lumière de cette fin de journée. La même balade sur un week-end permet de dormir dans un des hôtels de Mantasoa et varier les pistes au retour du lac, ou d'en faire le tour complet pour les gros rouleurs... ■



ARRIVAGE

Beta
motorcycles



CTmotors

020 23 320 52 / 020 23 616 46

Andraharo, Antananarivo, Madagascar

www.ctmotors.mg

ctmotors@ctmotors.mg



VISITE VIRTUELLE MOTO / AUTO

SAC ET BAGAGERIE

-15%*

SCANNEZ-MOI



SCANNEZ-MOI

CTmotors

020 23 320 52 / 020 23 616 46

Andraharo, Antananarivo, Madagascar

www.ctmotors.mg

ctmotors@ctmotors.mg



VISITE VIRTUELLE MOTO / AUTO

*Offre valable jusqu'au 30 Septembre 2021



KTM 890 Duke R

Ayant déjà essayé la version 790 Duke, appelée *Le scalpel*, je me demandais ce que la KTM 890 Duke R pouvait apporter en plus, de vraiment transcendant...

Bestiale



Textes : François SERRANO



J'ai simplement pu apprécier l'agrément de conduite, la douceur de la boîte de vitesse et de son embrayage. Puis sur la route du retour, la vitesse arrivant avec la confiance, j'ai pu me rendre compte de l'exceptionnelle qualité du freinage *Ready to race* des KTM.

Le tableau de bord renseigne l'essentiel et même plus. Le fond rétro-éclairé blanc ou noir suivant la luminosité ambiante se révèle très efficace. Pas simplement un gadget pour optimiser le confort de lecture, mais un détail de plus vers la sécurité.

C'est avec un goût de « pas assez » que je ramène cette KTM 890 Duke chez Madauto, ce n'est pas tous les jours qu'on vit de telles sensations, mais il ne tient qu'à vous...

On est bien là sur une machine d'exception, dont les performances font écho à l'engagement de la marque autrichienne en MotoGP! ■



FICHE TECHNIQUE

Moteur :
 Couple : 99 Nm
 Boîte de vitesses : 6 vitesses
 Refroidissement : Refroidissement liquide avec échangeur thermique eau/huile
 Puissance en kW : 89 kW
 Course : 68.8 mm
 Alésage : 90.7 mm
 Embrayage : Embrayage Antihopping PASC™, actionnement mécanique
 Cylindrée : 889 cm³
 EMS : EMS (système de gestion du moteur) Bosch avec RBW
 Version : Bicylindre parallèle, 4 temps
 Consommation de carburant : 4.74 L/100 km
 Lubrification : Lubrification par circulation forcée avec 2 pompes à huile

Châssis :
 Capacité du réservoir (env.) : 14 l
 ABS : Bosch 9.1 MP (avec ABS efficace en courbe et mode Supermoto)
 Diamètre disque de frein avant : 320 mm
 Diamètre disque de frein arrière : 240 mm
 Frein avant : 2x étriers fixes radiaux à quatre pistons monoblocs Brembo Stylema
 Frein arrière : Étrier flottant à un piston Brembo, disque de frein
 Poids net : 166 kg
 Modèle cadre : Cadre acier chrome-molybdène avec moteur porteur comme élément participant à la rigidité du cadre, revêtement époxy
 Suspension avant : WP APEX 43
 Garde au sol : 206 mm
 Suspension arrière : WP APEX Monoshock
 Hauteur de selle : 834 mm

Au moment de prendre livraison de la bête, Jeannot et Pascal de Madauto me répétant 3 fois chacun « attention c'est puissant ne te fais pas surprendre... » c'est avec douceur et humilité que je conduis la bête jusqu'à la sortie de la ville !

Le surplus de puissance est tout de suite évident, mais aussi le surplus de couple, ce qui est une bonne chose... Au « lâché d'embrayage » en ville au milieu du trafic ou à la remise des gaz en sortie de virage, cette rondeur supplémentaire rend la moto plus facile à piloter, plus sûr.



Même si la position sur l'avant invite à une conduite sportive, on se sent bien sur la moto à faible allure. Dès qu'on a trouvé la position pour relâcher ses appuis sur les mains et les triceps, et qu'on a compris que quelques grammes de pression sur le levier de frein suffisent à stopper la moto, on est prêt à avaler les kilomètres à son guidon...

On ne va pas s'étendre ici sur les hautes performances de son moteur et de ses accélérations, tant les capacités de cette machine dépassent, de loin, celle de son modeste essayeur... La moto essayée n'ayant pas encore atteint les 1000 km, les 120 CV de la bête sont restés sages, la fonction *full power* et le *shifter* n'étant disponibles qu'après ce kilométrage ! Quelques montées en régime sur la nouvelle route en construction pour sentir vivre son moteur et imaginer ce qu'une telle bête peut donner sur circuit : Bestiale est le premier mot qui vient à l'esprit...

Rassurante



Bajaj Dominar 400

Textes : François SERRANO

Un plaisir inattendu ! J'avoue qu'avant de débarquer chez CT Motors ce matin là, je n'avais encore jamais vu de Bajaj 400 Dominar ; c'est donc avec curiosité et intérêt que je découvris ce petit Roadster de caractère, fruit d'un transfert de compétence avec KTM.

Une esthétique réussie avec des airs de Honda 650 Hornet, aux lignes racées, agressives. Un cadre type deltabox, un gros disque de frein sur de belles jantes, un indicateur de vitesse et un économètre sur le réservoir en plus d'un tableau de bord complet... Une belle moto !

Dès la mise en route on apprécie le son rauque de la moto, un joli bruit qui donne envie d'en entendre un peu plus...

Allez go ! 1^{ère} enclenchée, on décolle pour quelques heures d'un plaisir inattendu au guidon d'une... BAJAJ !!!

La position de conduite est confortable, le guidon assez droit, les repose-pieds pas trop haut, même pour un grand gabarit, elle donne envie de prendre la route. La vraie.

Forcément très agile en ville grâce à un petit gabarit idéal, un moteur puissant, et des freins tout aussi puissant assuré par BYBRE (by Brembo) comme les KTM Duke, la Bajaj 400 Dominar s'apprécie surtout sur la grande route, où son excellent moteur peut donner toute sa puissance.



N'étant pas un adepte de vitesse pure et disposant d'une moto neuve pas encore rodée, je n'ai pas voulu pousser la machine dans la zone rouge, mais j'ai pu quand même apprécier les montées en régime, franches et l'allonge intéressante que laisse entrevoir les 400 cm³ de la bête.

Quelques virages enchaînés à vive allure me permettent de tester, fourche et amortisseur qui assurent la bonne tenue de route et la précision de la partie-cycle.

La sensation de poids sur la roue avant, que j'avais déjà remarqué en ville, est en fait une qualité dès qu'on attaque un peu dans les virages.

Le train avant très sur, permet de rouler avec du rythme, en s'appuyant sur un freinage irréprochable.

Bajaj n'était pas connu pour sa gamme de moto loisir, mais force est de reconnaître qu'avec une moto aussi bien finie à un prix aussi attractif, on risque de croiser beaucoup de Bajaj 400 Dominar sur nos routes.

En un mot : une moto très RASSURANTE... ■

Nous avons aimé :

- ⊕ Rapport qualité/prix top
- ⊕ Facilité de conduite
- ⊕ Allonge moteur
- ⊕ Freins puissant
- ⊕ Joli bruit

Nous avons moins aimé :

- ⊖ Poids élevé



FICHE TECHNIQUE

Dimension et poids :

Longueur x largeur x hauteur (mm) : 2 156 x 813 x 1 112
 Poids à vide (kg) : 182
 Capacité du réservoir (L) : 13
 Garde au sol (mm) : 157
 Empattement (mm) : 1453

Motorisation :

Moteur : Triple spark, 4 temps (SOHC), 4 valves, refroidissement liquide, Mono cylindre, DTS-i engine, Injection
 Cylindrée (cc) : 373.3
 Boîte de vitesse : 6 vitesses
 Puissance maximale : 35 PS @ 8 000 rpm
 Couple maxi : 35 PS @ 6 000 rpm
 Démarrage : Self start

Chassi et pneumatiques :

Pneu avant : 110/70-173"
 Pneu arrière : 150/60-17"
 Frein avant : Disque twin-channel ABS, 320 mm
 Frein arrière : Disque twin-channel ABS, 230 mm
 Suspension AV : Fourche télescopique 43 mm
 Suspension AR : Multi Step Ajustable Mono Shock

HONDA
The Power of Dreams

**Mandeha
am-pilaminana**



Vidiny manomboka amin'ny

4.400.000 AR TTC

- Mora indrindra
- Manaja ny elanelana amin'ny mpiara-belona
- Mafy sy mateza

Miaraka amin'ny kojakoja ilaina mandritry ny 24 000 kms.

Madauto
www.madauto.com

23 254 54

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

TANDREMO
Mita ho fampiasa ny alina ny foto-maonjy anan'ny, ny antitra Madagasikara ny fampiasa ny alina ny foto-maonjy anan'ny. Mita ho fampiasa ny alina ny foto-maonjy anan'ny. Mita ho fampiasa ny alina ny foto-maonjy anan'ny.



RED ISLAND Bike Fest

SAMEDI
23
octobre

09h30 - 00h00

DIMANCHE
24
octobre

09h30 - 16h00

le
Chat'O

PARK HOTEL

KUSTOM KULTURE STANDS D'EXPOSANTS ET BOUTIQUES
CONCERTS LIVE RESTAURATION NON STOP
CONCOURS SHOW BIKE T-SHIRT MOUILLÉ
LAVAGE MOUSSE CONCOURS BURN
TATTOO



22 369 07

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

Prix d'entrée WE: 20.000 Ar

Prix en pré-vente: 15.000 Ar (gratuit pour les enfants de moins de 12 ans)

Mot'Aratra

La bonne surprise

Textes : François SERRANO

Mot'Aratra Scooter M1

Dès les premiers tours de roues, on à la « banane »... l'absence de bruit et la puissance linéaire procure au scooter électrique une sensation unique, très agréable : la bonne surprise !

Depuis la lecture de l'article de mmM sur Mot'Aratra, je voulais rencontrer ce pionnier qui a force de travail et de passion pour la moto, a créé sa propre marque de scooters, à Madagascar. Lors de l'inauguration de son showroom à Androhibe, le rendez-vous pour un essai est prit...

C'est donc avec une certaine excitation que j'ai retrouvé Yan, concepteur et créateur, du 1^{er} scooter électrique malgache.



Je pensais trouver des scooters basiques et fonctionnels pour sociétés de coursiers et commerciaux soucieux d'écologie, mais première surprise, c'est beaucoup plus que ça... Je suis face à deux scooters haut de gamme aux styles radicalement opposés mais au look très réussi.

C'est sur de nombreux petits détails qui apparaissent au fur et à mesure que mon regard s'attarde. Je comprends que là, j'ai à faire à quelqu'un qui connaît la moto, qui aime les belles pièces, et qui sait les mettre en valeur !

En premier lieu, avant de s'élancer au guidon du scooter, quelques explications sur le poste de pilotage et tableau de bord s'imposent :

« Il faudra se mettre sur le mode "roulage" pour avancer car l'absence de bruit est inhabituel et déstabilisant les 5 premières minutes, ensuite la sélection des vitesses se fait au guidon comme une boîte séquentielle. Un repère sur le tableau de bord vous indique le rapport et la consommation d'énergie »... J'écoute religieusement le briefing mais j'ai hâte de rouler enfin...

Je commence par le M1 où mon mètre quatre-vingt quatre se loge plus facilement ! Dès les premiers tours de roue on a la banane... l'absence de bruit et la transmission à puissance linéaire donne à la moto électrique une sensation unique, très agréable... Deuxième surprise, la poussée du moteur, et la puissance du freinage, servit par des amortisseurs fermes mais efficaces, procure un sentiment de sécurité grâce à une tenue de route sans faille !

Si je suis bluffé par le modèle d'entrée de gamme et je m'attends à en prendre plein les yeux, avec la Spark1, le vaisseau amiral...



FICHE TECHNIQUE

Moteur :

Type : Moteur sans balai à aimant permanent, à flux radial, à haut rendement et à refroidissement par air massif
 Contrôleur : Sans balai triphasé 400A à haut rendement

Système électrique :

Type : Bloc batterie Lithium intelligent
 Capacité maximale : 5 kWh
 Capacité nominale : 4,3 kWh
 Temps de charge (standard) : 6,0 heures (0 à 100%)
 Temps de charge rapide (option) : 5,0 heures (0 à 100%)
 Entrée chargeur : Standard 220 V
 Plage : Ville conduite mixte (moyenne 40 km/h) : 100 km
 Ville conduite mixte (moyenne 60 km/h) : 80 km

Groupe motopropulseur :

Transmission : Direct sans embrayage
 Transmission finale : Courroie 1298/20 mm

Chassis :

Frein avant : Hydraulique radial 4 pistons, disque 270 mm 3.5 mm
 Frein arrière : Hydraulique radial 2 pistons, disque 220 mm 3.5 mm
 Pneu avant : 130/70-13 M/C
 Pneu arrière : 150/70-13 M/C

Dimensions et poids :

Empattement : 1240 mm
 Longueur x largeur x hauteur : 1990 x 785 x 1115 mm
 Poids à vide : 130 kg
 Capacité de transport : 167 kg

Economie :

Coût typique de recharge : 1000 Ar pour 50 km



Mot'Aratra

Mot'Aratra SPark 1

C'est donc bien installé sur une selle confortable que j'attaque la nouvelle route d'Ivato sur le mode *full power*. Le surcroît de puissance est évident, les 5 kWh font la différence avec les 3 kWh du M1 et le Spark1 prend rapidement de la vitesse... c'est un peu l'effet que j'espérais trouver...



Les quelques virages et rond point pris plusieurs fois nous rassure sur l'excellente tenue de route du Spark.

Pour tester les accélérations et les gros freinages, rien de mieux qu'une belle route en construction. La future sortie Nord d'Ambohidratrimo nous a permis de chronométrer la Spark1 à 118 km/h qu'elle a atteint assez rapidement, sans un bruit donc sans effort apparent !

Bras tendu guidon droit, je déclenche un freinage d'urgence... Sans bloquer la roue arrière, en enfonçant à moitié la fourche avant, le scooter garde le cap et freine dans l'axe. Son poids raisonnable, centré au milieu du châssis, est ici un atout appréciable !

Si je me résume, une belle gueule, une puissance suffisante, une tenue de route et un freinage à la hauteur :

c'est un « *carton plein* » alors que l'on n'a pas encore abordé les arguments phares d'une moto électrique : **écologique** et **économique** !

Écologique : pas d'émission de CO₂, pas de nuisance sonore ; ce sont les avantages classiques qu'on oppose à l'utilisation d'une pile lithium pas forcément verte, mais au quotidien dans une ville dense comme Antananarivo, ce sont de vrais arguments.

Économique : Les 50 km quotidiens coutent 500 Ariary (env) en rechargement avec le M1 et 1000 Ariary (env.) avec le Spark1... soit 10 fois moins cher qu'avec un scooter normal. Là aussi le contrat est rempli !

Je suis conquis par le matériel que je viens d'essayer. Fier qu'il soit « *vita malagasy* » et confiant dans le succès de cette entreprise qui se donne les moyens de réussir...

Longue vie à Mot'Aratra ! ■



FICHE TECHNIQUE

Moteur :
Type : Moteur sans balai à aimant permanent, à flux radial, à haut rendement et à refroidissement par air massif
Contrôleur : Sans balai triphasé 50A à haut rendement

Système électrique :
Type : Bloc batterie Lithium intelligent
Capacité maximale : 3,3 kWh
Capacité nominale : 2,8 kWh
Temps de charge (standard) : 6,0 heures (0 à 100%)
Temps de charge rapide (option) : 5,0 heures (0 à 100%)
Entrée chargeur : Standard 220 V
Plage : Ville conduite mixte (moyenne 40 km/h) : 100 km
Ville conduite mixte (moyenne 60 km/h) : 80 km

Groupe motopropulseur :
Transmission : Direct sans embrayage
Transmission finale : Courroie 1008/18 mm

Chassis :
Frein avant : Hydraulique 2 pistons, disque 220 mm 3.5 mm
Frein arrière : Hydraulique 2 pistons, disque 220 mm 3.5 mm
Pneu avant : 100/70-12 M/C
Pneu arrière : 100/70-12 M/C

Dimensions et poids :
Empattement : 1040 mm
Longueur x largeur x hauteur : 1082 x 785 x 965 mm
Poids à vide : 80 kg
Capacité de transport : 167 kg

Économie :
Coût typique de recharge : 500 Ar pour 50 km

Je ne cacherai pas que nous avons eu un petit problème de conscience avant de publier un article traitant d'un VTT électrique... pouvait-il faire partie de notre ligne éditoriale ou pas compte tenu de notre titre ?
Après 2 minutes de réflexion et devant ces deux-roues dotés d'un moteur, la réponse fût, oui bien sûr !

L'alter-eco!



CUBE HYBRID REACTION ASSISTANCE 400



Grâce à des moteurs miniaturisés de plus en plus puissants et des batteries dotées d'une autonomie importante, le vélo électrique est devenu aujourd'hui une alternative à d'autres moyens de locomotion.

C'est donc Stéphane et l'équipe de *Mbike* qui nous a sympathiquement accueilli au sein d'une structure moderne et plutôt novatrice, située à Ambatobe, à deux pas des premiers chemins de latérite. *Mbike* propose une large gamme de VTT électriques et notamment ceux de la marque Cube, à la vente ou à la location !



Après avoir choisi et adapté nos montures selon nos gabarits, nous voilà prêt à partir, par un beau matin ensoleillé...

A première vue, la couleur beige mat donne au VTT *Cube Performance 400* un aspect moderne, en tout cas original. Pourvu d'une mécanique essentiellement *Shimano*, d'un moteur *Bosch* de 250W, d'une selle escamotable et réglable au guidon, d'une fourche avant *Suntour* avec un débattement de 100 mm, l'engin inspire confiance et donne envie de barouder.

Dès les premiers coups de pédales, on sent très vite qu'une force nous aide, voir nous propulse gentiment et le poids de l'engin disparaît même dans la première grande montée « test », que nous avalons avec une facilité déconcertante... Nous prenons





conscience soudain que le vélo n'est plus une torture de sportif de haut niveau avec un gros coeur qui bat à 60... Les collines deviennent des terrains de jeux pour toute la famille et même les moins endurants peuvent suivre le groupe ! C'est un véritable progrès social. On peut enfin faire de longues randonnées, sans être préalablement prédisposé à l'effort et trop penser à la fatigue du jour et parfois, du lendemain.

L'autonomie du *Cube Performance 400* est importante, grâce à une batterie *Bosch power-tube 400*. Son petit tableau de bord *Bosch Purion* permet de sélectionner et afficher le mode d'assistance, l'état de charge de la batterie, l'autonomie restante ; la vitesse instantanée, moyenne et maximale, ainsi que les kilométrages journalier et total. Le choix des 4 modes d'assistance, éco (50%) tour (115%) sport (180%) turbo (270%) permet de lisser l'effort en fonction des difficultés du parcours, de notre forme ou de notre fatigue ! L'assistance est toutefois limitée à 25 km/h. Ses roues de 29 pouces dotées de freins à disques, se jouent des



imperfections des chemins empierrés et chaotiques. Nous franchissons ainsi des petits ruisseaux, des ponts et des montées abruptes avec un réel plaisir.

Voilà, la balade tire à sa fin et nous sommes de retour au local après quelques heures de tests et de découverte avec un beau sourire sur nos visages ! Le concept du VTT électrique nous a vraiment séduit et plus particulièrement le *Cube Performance 400*.

A quand une prochaine sortie vers d'autres horizons ? ■



VENEZ LE TESTER

HYBRID REACTION PERFORMANCE

Fiabilité et puissance de l'unité motrice troisième génération Bosch au design sophistiqué Powertube et à la commodité de la transmission Shimano 9 vitesses

CUBE

Présentez ce magazine chez nous et recevez **30%** de remise sur sa location.

Mbike Madagascar
WWW.MBIKE.MG

+261 34 07 411 55
+261 34 18 239 91

Vers Leader Price Ambatobe au croisement d'In Square

mbike@mbike.mg
eve@mbike.mg



Fondé par Yannick Coquard, un pilote national de motocross et Dimitri Bera, un technicien français expatrié en Chine. Ils ont créés YCF en 2004.

Une nouvelle marque

dans le paysage malgache

L'histoire YCF commence lorsque Yannick décide d'améliorer la qualité et la performance de sa *pit bike*. Prenant avantage de cette expérience et sachant ce qu'il est nécessaire de modifier sur les motos du marché, il décide finalement de fabriquer son propre matériel.

Depuis la première gamme de mini motos, créée en 2005, la marque YCF a énormément évolué et développé ses produits.

Pour atteindre son niveau actuel, YCF est un vrai fabricant de motos, avec son propre département de R&D et sa propre usine en Chine depuis 2009. Cela a été la clé du succès, YCF en tant que fabricant est capable de contrôler de A à Z le processus industriel et n'a jamais arrêté durant ces dix dernières années d'améliorer la qualité, la fiabilité et la performance de ses produits.

La création de la YCF 50 en 2012 est le premier succès YCF. Cette moto est destinée aux enfants à partir de 3 ans avec un kit stabilisateur, elle est spécialement conçue pour que l'enfant évolue à son rythme et en sécurité.

Fort de ce succès et pour des raisons écologiques, YCF a décidé de se lancer dans les motos électriques en créant une des premières motos électriques pour enfant en 2016. YCF propose également une 88 électrique.

En 2017, YCF propose un modèle un peu plus grand, entre la mini et la moto cross avec des roues en 14" et 17" qui assurent au pilote une meilleure stabilité. La BIGY convient parfaitement aux pilotes plus matures.



YCF est une entreprise connue, en croissance chaque année, qui a vendue l'année dernière plus de 8000 motos dans 18 pays différents, dont Madagascar.

YCF RIDING SCHOOL by TRACE

Le positionnement de la marque, avec un rapport qualité-prix très attractif, en fait la moto idéale, pour initier les enfants à la moto tout-terrain. YCF MADAGASCAR et TRACE-MTM, représenté par votre serveurur, ont donc conjugué leurs efforts pour proposer aux enfants de tous âges, des cours d'initiation au pilotage moto sur YCF.

Avec une large gamme de moto, 50 cc, 88 cc, 125 cc, 150 cc, 190 cc, pour toutes les tailles, ces cours s'adressent aux enfants qui veulent apprendre à maîtriser une moto, mais toujours dans un esprit de balade, avec à terme, des petites randonnées pédagogiques encadrées par des moniteurs. Il ne s'agit pas d'entraînements au motocross où l'on travaille la vitesse sur piste, mais bien d'une école de maîtrise de sa moto en toute circonstance. Le but étant de préparer les enfants à affronter les dangers de la conduite en ville, pour ceux, qui un jour iront au lycée en moto, ou qui parcourront le pays... ■

François SERRANO



Samuel

il
était
une
fois

un **CROSSMAN**

Un jour d'octobre 2020,
en rentrant d'une journée
de stage, Pierre Vallin
me raconte qu'il
a été impressionné par
un élève qui démarre
la moto sans passer
par la case débutant...



L'attitude sur la moto, le coup de gaz, la position, presque tout est déjà là, alors qu'il n'a que 7 ans et un QR50 en fin de course... La discussion en reste là... Quelques jours après lors du *Bike Festival Harley* à Ivato j'entends démarrer et hurler ma KTM en exposition... j'accours et je vois un petit garçon assis dessus et qui met mon moteur dans les tours avec un grand sourire ! Je venais de rencontrer Samuel Valton...

Lorsque vous lirez cet article, Samuel aura participé à son premier motocross à Ilakaka. Peu importe le résultat qu'il aura obtenu car il aura réalisé son rêve. Un accomplissement pour ce jeune pilote Franco-Malgache qui vit à fond sa passion pour la moto...

Devant autant de passion et d'engagement, le Père Noël qui voit tout, lui dépose sous le sapin une YCF50, que le petit Sam ne mettra pas longtemps à maîtriser, pour ne pas dire, martyriser !

Ayant le privilège de faire travailler Sam depuis maintenant quelques mois, je m'efforce de canaliser sa fougue, de lui inculquer le minimum de technique à savoir quand on roule aussi vite... car oui, depuis qu'il est passé sur une vraie moto de compétition, la HVA 50, ça va vite !

Au rupteur dès que possible, des gros freinages avec de belles glisses bien maîtrisées, juste ce qu'il faut de peur pour ne pas faire n'importe quoi sur les sauts... Bref, on a là un pur crossman en devenir. Un diamant brut qu'il faudra tailler et polir, car lui, il n'est pas là pour rigoler...

« Sam, tu es le seul de ta famille à faire de la moto. D'où te vient cette envie ? »

- Ben, j'ai vu une course moto à la télé et ça m'a donné envie. Donc j'ai demandé à papa de me faire essayer la moto et j'ai aimé...

Quand les autres enfants de ton âge regardent des dessins-animés à la télé, toi, tu regardes du motocross sur YouTube... Pourquoi le cross et pas le vélo ou le foot ?

- Parce que j'aime ça ! mais j'ais aussi du vélo, et avant j'aisais du foot. Mais maintenant je préfère faire que de la moto. »



Tu me rappelles beaucoup un autre garçon que j'ai vu démarrer très jeune et comme par hasard tu a choisi de porter son numéro 117. Je sais qu'il était d'accord et qu'il t'a même fait un petit mot dédié pour te souhaiter la bienvenue dans le Team HVA... Tu as bien choisi ton modèle, un gros travailleur... On te souhaite d'avoir la même réussite que notre ami Ranty !
GAAZZZ !!!

François SERRANO



Unleash the Beast!



MONSTERENERGY.COM



Zone Zital Ankorondrano - Tel: +261 20 22 239 27

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

Vos images sont publiées !



Larissa Raobelinasy de son nom complet est suivie sur *Linasy Moto Madagascar* sur les réseaux sociaux. Comme bon nombre de motard(e)s, elle a hérité de la passion de ses parents : « *Je baigne dans cet univers depuis toute petite. L'amour de la moto se transmet de génération en génération. Durant mon enfance, j'ai énormément voyagé en voiture avec ma famille. Quand j'ai grandi, j'ai essayé la découverte à moto. Sur un deux-roues, vous ressentez une plus grande sensation de liberté. En tout-terrain, vous pouvez rouler où vous voulez et quand vous voulez, sans aucune limite* ».



Larissa

par Haja Lucas

Enduriste originaire du Grand Sud



Originaire du Sud de Madagascar, elle a fait ses premiers tours de roue sur une Honda XR-600. Et pour son premier raid, elle a rallié Ihoisy à Bezaha, en passant par Bekily et Betioky. Deux jours passés sur un parcours de 500 km, sur des pistes ensablées et jalonnées de pierres.

Larissa a déjà participé au championnat de Madagascar Off-Road. C'était en 2018, et elle a remporté quelques victoires au passage, au guidon d'une KTM SX-125. Par la suite, elle s'est concentrée sur les raids, aux commandes de plusieurs belles machines ! (KTM EXCF-450, Kawasaki KXF-250 ou encore d'une Sherco SE-250). Rapidement, ses pages Facebook et Instagram ont enregistré un accroissement incessant de followers. Et pour cause, chaque post, en langue malgache précisons-le, rapporte une randonnée dans une zone éloignée. Larissa y croise des villageois, qui font preuve d'un vrai sens de l'hospitalité. Les clichés, signés *Anjaharizah Photography*, présentent de superbes paysages et des



monuments uniques, comme l'Allée des Baobabs, la Fenêtre de l'Isalo et autres... Ses abonnés apprécient énormément la manière avec laquelle Larissa véhicule la beauté de notre île.

L'enduro est synonyme de découverte. « À Ambovombe, j'ai été particulièrement marquée par les funérailles traditionnelles. La famille du défunt organise une grande fête et se doit de servir repas et alcool à un très grand nombre de personnes invitées. Les invités ont le droit de pleurer uniquement au moment du "fanitrihana". Ils doivent placer le "famangiana" dans un objet. La somme sera annoncée en public ensuite. De ce fait, chaque invité donne son maximum pour éviter d'avoir honte devant toute l'assistance », nous a raconté Larissa. Découverte d'us et coutumes donc, mais aussi de sites presque inaccessibles : « Certains endroits, connus uniquement des natifs, nécessitent plusieurs kilomètres de marche. Il faut donc laisser la moto dans un village. C'est le cas par exemple à Andriy Betroka, connu comme étant le repaire du célèbre "dahalo" Remenabila, ou encore à Ampasimamitaka, où l'on retrouve du sable mouvant ». Larissa a tout simplement fait du Grand Sud son terrain de jeu. ■

Jiro Kapoaka drôle de nom pour un lieu voué au custom ? N'avez vous pas joué un jour à un jiro kapoaka ? Fondé en 2020 par Éric Razafimbelo, l'atelier se trouve à Ankadindravola Ivato. Son premier projet consistait en la transformation d'une Honda CB500 de 1996 en café racer. Pour un coup d'essai, ce fut un coup de maître. En effet, le résultat est tout simplement époustoufflant, avec cet habillage intégral en noir mat.



Atelier JIRO KAPOAKA

« Cette plongée dans la Kustom Kulture est très récente. Je suis littéralement tombé sous le charme de cette discipline lorsque, en me baladant sur le net, j'ai découvert les œuvres de Deus Ex Machina ». Par curiosité, j'ai approfondi et affiné mes recherches et puis un jour, je me suis dit : Pourquoi pas ? Pourquoi pas ici ? Pourquoi ne pourrait-on pas avoir ce genre de niveau ici ? », se remémore, Éric.



En partant de l'ancien garage de son père, il aménage son propre atelier, comprenant bien sûr l'outillage adéquat et projette aussi d'installer très prochainement une salle de peinture. De là est sorti ce fameux premier café racer, avec tous les ingrédients typiques d'une prépa digne de ce nom. C'est ainsi qu'on apprécie de l'avant vers l'arrière un phare rond style vintage, un guidon bracelets, une sellerie avec surpiqûre blanche et une boucle arrière sur-mesure agrémenté d'un feu à LED. Sur ce dernier point, la CB500 a pris un virage inattendu en cours de route. « À la base, on voulait sortir un brat. Mais on a changé d'idée par la suite », précise Éric.



La majorité des modifications tourne autour de l'aspect esthétique. Par contre, aucun rajout n'a été apporté au niveau motorisation. Hormis un filtre KN et surtout un pot commandé spécialement en Europe, de sorte à produire une sonorité nettement plus prononcée. Un pur plaisir auditif pour les amateurs de deux-roues.



Depuis sa création, Jiro Kapoaka n'a cessé d'enchaîner les prépas. Après ce premier cru, Éric, aidé de ses collaborateurs, s'est surtout concentré sur la production de brat, dont une superbe Yamaha XJ6S Diversion de 2000. Leurs efforts traduisent parfaitement la passion pour la moto et plus particulièrement pour la *Kustom Kulture*. Lors de notre visite des lieux, le team était occupé sur une autre Honda CB750 de 1979. Et on peut être sûr que le rendu final sera encore une fois magnifique.

Logiquement, nous lui avons demandé d'où il tirait son inspiration ? : « J'utilise beaucoup les réseaux sociaux comme Facebook et Instagram, de temps en temps Pinterest, mais également YouTube, pour m'inspirer. Je bénéficie et écoute aussi les bons conseils de mon père, de mon frère, de mon associé ainsi que de notre designer ». ■





MOTO CROSS

par Haja Lucas

Patrick No Limit

devient pilote officiel GasGas

La marque GasGas s'engage en compétition sur la Grande Île. Elle aligne ainsi une première moto en championnat national « MX » cette année. Elle a choisi Patrick « No Limit » Rakotonjanahary comme pilote officiel. GasGas peut se vanter de plusieurs titres sur le plan international. Elle cherche maintenant à rencontrer le même succès à Madagascar.

Il s'agit au départ d'une marque espagnole qui a été rachetée récemment par le groupe KTM. Elle vient tout juste de débarquer sur notre île, à travers son représentant exclusif Madauto. Elle a choisi Patrick No Limit, un multiple champion national, pour porter ses couleurs. Outre son palmarès riche de plusieurs couronnes, il est également connu dans le milieu pour ses efforts dans le développement de la moto, à travers son rôle de président de Bira Moto Club à Antsirabe. « Il y a eu des pourparlers entre Madauto et moi. Nous partageons la même vision. Je voulais changer d'air et c'est aussi pour cela que j'ai accepté. J'ai envie de relever un nouveau défi. GasGas est une nouvelle marque dans le paysage motocycliste de Madagascar. C'est un honneur et un privilège de participer à sa promotion ici », confie-t-il.

COMPARAISON

Patrick No Limit roulera sur une MC-250F. En tant que pilote officiel, il bénéficie d'un soutien conséquent de la part de Madauto. « Je remercie infiniment le concessionnaire, qui est aux petits soins. Une équipe technique avec un matériel complet me suit à chaque compétition. Ce qui constitue une aide considérable pour un compétiteur », poursuit-il.

Rapah, comme on le surnomme, roulait sur une Husqvarna depuis plusieurs années. Aujourd'hui, il passe chez GasGas. Ces deux marques appartiennent toutes au groupe KTM. « Je suis habitué à piloter une Husqvarna depuis plusieurs années. Si l'on fait une comparaison avec GasGas, seuls les carénages sont différents. Concernant le côté mécanique, il y a beaucoup de similitudes. De ce fait, je devrais avoir aucun mal à m'adapter à ma nouvelle monture », rajoute-t-il.

GasGas est arrivée chez Madauto il y a quelques mois. Sa gamme se veut complète, et propose différentes offres. Les cross donc, comme cette MC-250F qui disputera le championnat MX. Mais aussi des enduros et des trials. Toutes ces motos se démarquent par leurs robes rouges vifs, la couleur qui caractérise la signature visuelle de GasGas à travers le monde. ■

MOTOCROSS

Patrick « No Limit » no safidin'ny GasGas

Hiditra an-tsehatra amin'ny fifaninanam-pirenena eto Madagasikara ny marika GasGas, ka handray anjara amin'ny fiadiana ny ho tompondaka eo amin'ny sokaly « MX ». I Rakotonjanahary Patrick « No Limit » no safidiny ho eo amin'ny toeran'ny « pilote officiel ». Efa nibata fandresena maro ny GasGas teo amin'ny sehatra iraisam-pirenena. Mametraka tanjona hamiratra vaovao izy ankehitriny eto amin'ny nosintsika.

Mpanamboatra moto avy any Espana ny GasGas. Novidian'ny vondrona KTM izy io vao vetivety izay. Ary vao haingana no tonga teto Madagasikara, tamin'ny alàlan'ny Madauto eny Andraharo. Raha ny momban'i Patrick No Limit kosa no asina resaka dia efa nibata ny anaram-boninahitra tompodakan'i Madagasikara nisesisesy izy. Filohan'ny fikambanana Bira Moto Club avy Antsirabe izy. Ary mpandray anjara sy mpikarakara tena mavitrika. « Nisy fifampiresahana teo amin'ny tenako sy ny mpitantana ny Madauto, dia nifanojo ny hevitrany. Nanaiky ny tenako satria te hiova rivotra kely. Te hahita zava-baovao indray aho ka nametraka ity vina ity. Marika vaovao ny GasGas eto Madagasikara. Ka voninahitra ho ahy ny hanaparitaka sy hitondra avo ny anarany », hoy izy.

FAMPITAHANA

MC-250F no moto hoentiny Patrick No Limit. Tombony amin'ny maha « pilote officiel » ho azy ny fanampiana toloran'ny Madauto. « Isaorako manokana ny mpanohana amin'ny fikarakarany. Satria tokoa misy ekipa teknika manaraka hatrany aho isaky ny misy fifaninana miaraka amin'ny fitaovana feno, izay tena manampy be dia be », araka ny fanazavany.

Mpitondra Husqvarna i Patrick No Limit hatramin'izay. Nifindra ao amin'ny GasGas kosa izy ankehitriny. Marihina fa samy ao anatin'ny vondrona KTM avokoa ireo marika roa ireo. « Husqvarna foana no nahazatra ahy nandritra ny taona maro. Raha atao ny fampitahana amin'ny GasGas dia ny endriky ny vatany fotsiny no samihafa. Fa ny resaka mekanika mitovitovy ihany. Moramora noho izany ny fizarana amin'ity moto vaovao ity », hoy izy.

Volana vitsy izay no tonga tao amin'ny Madauto eny Andraharo ny marika GasGas, izay manome tolotra karazany maro. Ao ny cross toy ity MC-250F hoentiny Patrick No Limit ity. Ao ihany koa ny enduro sy ny trial. Misalotra loko mena avokoa izy ireo, izay loko ahafantarana ny GasGas maneran-tany.



READY
TO
RACE

www.ktm.com

MTM
MOTO TOUR MADAGASCAR

www.moto-tour-madagascar.com

f YouTube

KTM



Assurance moto, ce qu'il faut savoir

Lorsqu'on parle d'assurance pour la pratique de la Moto au quotidien, on distingue généralement 3 types d'objets à assurer :

- › La responsabilité civile du détenteur de la moto
- › La moto, en tant que véhicule
- › La motard ou conducteur (et dans certains cas le passager)



La Responsabilité civile : le minimum légal à assurer

L'assurance Responsabilité Civile Moto, ou **assurance au tiers**, est une obligation légale pour toute moto de plus de 50cc. Elle garantit la réparation des dommages corporels et/ou matériels qu'un conducteur pourrait causer à un tiers en cas d'accident engageant la responsabilité du conducteur (faute d'attention, fausse manœuvre, non-respect du code de la route etc.). Il est cependant à préciser que l'Assurance sur la Responsabilité Civile ne prend pas en charge les éventuels dégâts que vous subirez sur votre personne et votre **moto si vous ne souscrivez qu'à l'assurance RC**.

Une assurance pour votre moto ?

Il existe également d'autres formules de souscription en ce qui concerne les assurances moto.

Ainsi, des garanties permettent d'assurer le véhicule en cas d'accident entraînant des dommages sur ce dernier (bris de glace, carrosserie etc.). La couverture peut même s'étendre jusqu'à la détérioration du matériel voire les vols ou cas d'incendie sur la moto. Cette assurance permet ainsi de couvrir (en totalité ou en partie) les frais inhérents à la réparation de votre véhicule.

Et pour le conducteur

Pour assurer votre propre personne en cas de chute ou d'accident entraînant une blessure, quand vous êtes le motard, c'est l'Assurance Individuelle Accident qui interviendra. Suivant les options et conditions établies dans votre assurance, en cas d'accident votre assurance prend en charge vos frais de santé. Un capital peut également être versé en cas d'invalidité permanente ou de décès.

Comment choisir une bonne assurance moto

Le choix d'une bonne assurance moto passe d'abord par le profil de l'assuré et les caractéristiques du véhicule motorisé deux roues. Tout cela sera pris en compte lors du calcul du tarif d'assurance. Il inclura ainsi l'ancienneté du véhicule à assurer mais également si la moto est plutôt légère, sportive ou très puissante.

Le kilométrage annuel qui est estimé ainsi que l'immatriculation comptent également.

Les points importants à retenir

De manière générale, il est important de rappeler qu'en tant qu'usager de la voie publique, vous devez respecter le code de la route et toutes les obligations légales relatives à votre pratique de la moto (équipements de sécurité, conduite prudente et maîtrisée, véhicule conforme à la loi etc.). Dans le cas par exemple où votre accident se manifeste à la suite d'un état d'ivresse avéré, l'assureur ne se portera en aucun cas garant. En effet, la conduite au volant en état d'ébriété est considérée comme une lourde faute qui vous vaudra pratiquement le retrait de votre permis de conduire. Dans ce type de situation, aucune indemnisation ne pourra être espérée.

Votre assurance, qu'elle soit pour vous, pour votre véhicule ou pour assurer votre responsabilité civile, vous protège au quotidien dans votre pratique de la moto et dans le cadre des lois en vigueur. Suivant votre pratique, vous pourrez demander conseil à votre agent ou votre chargé d'assurance Allianz pour savoir laquelle ou lesquelles sont les plus adaptées pour vous.

Husqvarna #MY2022

En avril, le Groupe KTM a présenté à la presse mondiale et aux passionnés, le nouveau millésime de la gamme Husqvarna Motorcycles pour le Motocross et l'Enduro 2022. Les nouvelles motos sont prévues arriver en concession à Madagascar (chez 100% Moto à Alarobia, en premier) fin mois de juillet.

Enduro

Model 2-Temps injection : TE150i, TE250i, TE300i, TX300i

Model 4-Temps : FE250, FE350, FE501

Caractéristiques majeurs :

- Nouveau système de freinage/embrayage « BRAKTEK » au lieu de Magura
- Nouveau look et couleur cadre
- Suspension avant WP X-PLOR
- Suspension arrière WP X-ACT
- Map Switch sur les 2-Temps sur le guidon
- Map Switch + Traction control sur 4-Temps sur le guidon



Cross

Model 2-Temps : TC50 (minicross), TC65 (minicross), TC85 (minicross), TC125

Model 4-Temps : FC250, FC350, FC450

Caractéristiques majeurs :

- Nouveau système de freinage/embrayage « Brembo »
- Nouveau look
- Suspension avant WP X-ACT
- Suspension arrière WP X-ACT
- Map Switch + Traction control sur 4-Temps sur le guidon



ANTANANARIVO

Contact : 032 07 179 66 • Adresse : 100% Mot Immeuble STTA Morarano Alarobia



Dans le microcosme de la moto, Gasy Motards Club se distingue par une signature à part. Passez une journée en compagnie des Serge, Faniry, Nary et autres... et vous comprendrez. Rejoignez-les à l'occasion d'une balade dominicale ou d'une grillade party et vous verrez.

GMC

Gasy Motards Club

L'ambiance est toujours au beau fixe avec ces gars-là. Et c'est d'ailleurs ce qui a attiré les nouveaux membres. À l'instar de Spy D : « On a tous le même feeling. Pour les décrire, je dirais qu'ils sont à la fois des bad boys et des gentlemen. Le vrai esprit motard ». D'un point de vue social, on parle toujours de cohésion. Pour GMC, l'entente entre les membres va au-delà de ce mot. « Au final,



ce n'est pas simplement un club. C'est une famille », rajoute Spy D, qui roule aujourd'hui sur une Triumph Tiger 1050.

Certaines associations accueillent uniquement les possesseurs d'une marque précise (ex : KTM). D'autres se distinguent par le genre (ex : maxiscooter) ou le style (ex : vintage) de leurs machines. Chez Gasy Motards Club, c'est tout le contraire. On y trouve de tout ! Des japonaises



comme des Honda comme des Yamaha en passant par des sportives comme des trails en passant par des roadsters. Cette diversité constitue l'autre trait caractéristique de GMC. Un melting pot où tous s'apprécient et se respectent. Ils sont aujourd'hui une cinquantaine de membres. L'ensemble est dirigé par Hiary Lala, qui a été réélu à la présidence du club au mois de mars dernier lors d'une assemblée générale à Ambatoroka.

L'association trouve son origine en 2015. À l'époque. « Au départ, nous étions trois, moi et deux amis dénommés Narindra et Ndriva. Je roulais sur une Aprilia SL1000 et une Suzuki Hayabusa 1300. Narindra aussi avait une Hayabusa et Ndriva une Kawasaki Z750. Au début, le club s'appelait Angels Riders. Mais ça sonnait plutôt comme un club de customs, alors qu'on roule sur des sportives et des roadsters en majorité. On a cherché un autre nom et c'est là qu'est sorti Gasy Motards Club », se remémore Hiary Lala.

GMC en est à sa sixième année d'existence en 2021. En raison du contexte de crise, les différentes activités ont été suspendues. Que ce soient les randonnées nationales ou les actions caritatives. Cependant, un road trip est actuellement en gestation. Direction Toamasina, dès que la situation le permettra. ■



**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

moto

MADAGASCAR MAGAZINE

N°003 - JUILLET-AOÛT-SEPTEMBRE 2021

Trimestriel

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

Publication

Vincent VERRA

Rédaction

Haja LUCAS
François SERRANO
Vincent VERRA

Essais & conseils techniques

François SERRANO

Crédit Photos

Haja LUCAS
Vincent VERRA
Andry RANDRIANARY
Éric BOYAVAL
Johny RAHARIJIM

Régie publicité

Steeve DEMETTE
Tél. : (+261) 32 03 730 00

Maquette

Stève RAMIARAMANANTSOA

Administration

Reynald HENAUT

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
juin 2021

Photo de première de couverture :
Vincent VERRA
Randonnée aux environs de la capitale



YCF
YCF Riding-roy



RETROUVEZ TOUT L'UNIVERS
DES MOTOS YCF DE 4 A 70 ANS



AUTO-IMPORT SAMBAVA
CONTACT@AUTOIMPORT.MG
032 12 143 13



10%

**OFFRE DE LANCEMENT !
DE REMISES AU 1^{ER} ACHAT**

Unibat
Batterie

**LA NOUVELLE MARQUE DE BATTERIES MOTOS À MADAGASCAR.
BATTERIES PREMIUM EN LITHIUM OU CLASSIQUE POUR TOUTES MARQUES.**

Sponsor officiel Ducati et Aprilia. Directement fabriquées et importées d'Italie.

