

Moto

MADAGASCAR MAGAZINE

Voyage en moto de Nosy-Be à la pointe sud de Madagascar

N°14 | Octobre - Novembre - Décembre 2024



ESSAI VOGE DS900X



Raid

La Trilogie
Du Grand Sud



Portrait

Rhyno Jess



Découverte

Baie de Diégo-Suarez,
en VTAE "Fat Bike"

ASSURANCE RANDO MOTO



Conducteur assuré

Moto assurée

Tiers assuré

A PARTIR DE 10.000 ARIARY
Disponible dans toutes nos agences à Madagascar

Rejoignez nous sur

 Assurances ARO
 Assurances ARO
 www.assurancesaro.mg

EDITO

Si il y a un secteur qui ne faiblit pas à Madagascar, c'est bien le secteur moto !

Il n'y a jamais eu autant de nouvelles marques de motos, de nouveaux showrooms, autant de compétitions à travers tout le pays et de pratiquants de tous âges.

Nos pilotes ont brillé au « Motocross des Nations Africaines » en ramenant un titre en 125cc par équipe, Ranty continue sa trajectoire ascendante en France, en montant sur le podium final du championnat de ligue de Provence. Les plus grands espoirs sont permis quand on voit l'évolution et le renouvellement du vivier de pilotes malgaches.

La fédération a du pain sur la planche pour relever tous les défis de cette nouvelle année. Organiser les différents championnats « tout-terrain », « route », « scooter ». Canaliser toutes les énergies et toutes les passions et faire en sorte que le sport moto reste un milieu où il est bon et sain d'élever nos enfants. Plus les enjeux seront importants, plus les joies et les crispations seront fortes, il faudra mettre la passion du sport et l'amour de la moto, au-dessus de tout ! Nous pouvons compter sur l'engagement de notre présidente pour continuer à développer et structurer notre jeune fédération. Un avenir plein de promesses s'offre à elle...

Votre magazine ne faiblit pas non plus avec encore des essais de motos aux caractères affirmés, de l'actu et la présentation de nouveaux produits pour équiper sa moto ou se faire plaisir. Toujours de beaux carnets de voyage avec le retour du « motard masqué » dans un nouveau roman fleuve et la "Rando humanitaire" du non moins célèbre Moto Club Freshline.

Votre page vélo n'est pas oublié, avec le récit des 24h VTT à La Réunion par ceux qui l'ont fait et la découverte de la Baie de Diégo-Suarez en VTTAE.

Et bien sur, le portrait d'une personnalité de la moto, Rhyno Jess, qui nous a impressionné sur ce coup là !

A lire d'urgence...

François SERRANO - Rédacteur en chef.

N'hésitez pas à réagir en écrivant ou en postant vos commentaires et propositions sur

motomadamagazine@gmail.com

Retrouvez-nous sur

Facebook & Instagram

Moto Madagascar Magazine



Sommaire

LIFESTYLE

2

- Matos pour les motards

BICHONNER SA MOTO

4

- Pour la Belle

ACTUS

6

ESSAIS

8

- VOGÉ DS900X

8 - 11

- V-Moto CPX Explorer

12 - 14

RAID

18

- La Trilogie du Grand Sud

18 - 22

PORTFOLIO

24

COMPÉTITION

28

- 24h VTT Réunion

28 - 29

RAID OFF-ROAD

30

- Freshline Adventure Moto Club

30 - 35

PORTRAIT

36

- Rhyno Jess, Just my life !

36 - 39

DÉCOUVERTE

40

- A la découverte de la Baie

40 - 42

de Diégo-Suarez,
en VTTAE « fatbike »

Toute l'équipe de Moto Madagascar Magazine est triste et tient à présenter ses condoléances à la suite du décès de notre infographiste, **Steve Ramiaramantsoa**.



Casque modulable avec pinlock
FF345

765.000 Ar
Pilokak Moto

Casque avec bluetooth intégré
Airflow 2

525.000 Ar
Pilokak Moto



Camelback sans gourde
SFK

140.000 Ar
Pilokak Moto



Gants cuir
REV'IT

150.000 Ar
Pilokak Moto



Blouson été
STAR FieldKnight

575.000 Ar
Pilokak Moto

Ensemble imperméable
SFK

250.000 Ar
Pilokak Moto



Couvre chaussures imperméable
POLE

125.000 Ar
Pilokak Moto



Casque performance
Kenny nighth diamond

890.000 Ar
Auto-Import



Casque solid
Red Kenny

820.000 Ar
Auto Import



Pare-pierre
Performance Kenny

840.000 Ar
Auto-Import



Maillot track focus
Kenny

280.000 Ar
Auto-Import



Bottes track adulte
Kenny

900.000 Ar
Auto-Import



Maillots cross performance 2025
Kenny

240.000 Ar
Auto-Import



Combinaison de Pluie
ACERBIS

240.000 Ar
100% MOTO



Sur gant de pluie
ACERBIS

120.000 Ar
100% MOTO



Casque
ARAI Tour X5 Trail-Bleu

5.125.000 Ar
Just Ride



Casque Bell
MX-9 MIPS Zone Gloss
Retina Sear

1 300 000 Ar
Just Ride



BICHONNER SA MOTO



Roll Bag Rugged Range 40L AV04
480.000 Ar TTC
100% MOTO



Kit de premier secours KS301
94.800 Ar
100% MOTO



Handlebar Bag Stryker ST109
147.000 Ar TTC
100% MOTO



Top Case K3000
330.000 Ar
100% MOTO



Support tél Quad Lock pour guidon moto
225.000 Ar
Just Ride

Kit anti creuvaison tubeless KS450
228.000 Ar
100% MOTO



Sacchoche ST110
156.000 Ar
100% MOTO



Coque Quad Lock Iphone 16,16 et 16 pro et promax
250.000 Ar
Just Ride



Sacchoche de réservoir ST112
468.000 Ar
100% MOTO

Top Case K47 Manta Tech
703.200 Ar TTC
100% MOTO



Top Case K28

260.400 Ar
100% MOTO



Top Case K29N
270.000 Ar
100% MOTO



KTM 250 EXC SIX DAYS 2025.

READY TO RACE



ACTUS



STARK

AUTO-IMPORT



SENSATION CHEZ AUTO-IMPORT LA BÊTE ÉLECTRIQUE VARG DE STARK EST ARRIVÉE !

Nouvellement importée à Madagascar la Stark Varg a déjà fait ses premiers essais et tours du circuit de cross ! Elle est homologuée par la Fédération (FMAM) pour courir en compétition cette année 2025 !

80 CV et un couple monstrueux de 938 NM pour seulement 118 kg !



ACAD'MX RACER

Mathias, le vainqueur du championnat de Madagascar 2024 « off-road » a créé cette école à Tana pour tous les âges et niveaux !

Cours d'initiation à perfectionnement. Sur circuit ou aux alentours.

- Site Web : acadmxracer.com

- Instagram : [acadmxracer](https://www.instagram.com/acadmxracer)

- FB : [Acad'mx RACER](https://www.facebook.com/acadmxracer)

Tél : (+261) 387715757 ou 341102715



NOUVEAUTES CHEZ

RENDEZ-VOUS EN SHOW-ROOM POUR DÉCOUVRIR LES NOUVELLES BMW 2024 !

BMW - F 900 GS NOIR : 97.800.000 Ar TTC

BMW - F 900 GS TROPHY : 101.000.000 Ar TTC

BMW - F 1300 GS TRIPLE BLACK : 152.000.000 Ar TTC



ESSAI

VOGE DS900X

L'ADN D'UNE GRANDE VOYAGEUSE

A voir l'enthousiasme de Max Custine, notre pilote essayeur du jour, elle a l'air vraiment top cette Voge 900 DSX !

J'essaye de recueillir ses impressions à chaud, dès sa descente de la moto, comme le font les mécaniciens et ingénieurs en MotoGP ! Là, c'est le cœur qui parle, l'adrénaline encore présente, Max raconte avec passion les quelques heures qu'il a passé à son guidon. Le boss de Max Moto est un « vieux de la vieille », professionnel reconnu dans le milieu moto et je suis content de le voir aussi excité... La Voge 900 ne l'a pas laissé indifférent !

Des 4 modes de comportement moteur : Sport, Route, Pluie et Enduro, je comprends vite qu'après l'essai du mode Sport, il n'a plus jamais testé les autres modes et encore moins le mode pluie ! « Oté, moto là y marche incroyable ! Et le bruit est envoûtant. Plus on met dans les tours, plus la mélodie est jolie... » Ok, heureusement que pour une fois, on ne nous a pas donné une moto neuve sortie de caisse à essayer, car oui, la puissance moteur et la rigueur du châssis permettent de jouer avec les 94 CV de la moto.

La prise en main a été rapide à en juger par les figures de style que Max a enchaîné. Les wheelings, les longues dérives sur terre battue façon drift en mode Enduro lui ont donné le sourire, tant la qualité des suspensions KYB met le pilote en confiance. Sachant que ce moteur conçu par BMW équipe les GS900, on ne s'étonnera pas de ses performances !

La stabilité extraordinaire de la 900 se confirme au freinage lorsque Max attrape brutalement les freins après une longue accélération sur la piste. Il me raconte sa surprise de voir la moto rester dans l'axe, sans dévier, ni glisser, pour s'arrêter en quelques mètres. La puissance et le mordant du freinage, sont à mettre au crédit d'un ensemble Brembo et d'un ABS Bosch déconnectable à l'arrière en mode Enduro, mais également à la qualité des pneus Pirelli Scorpion Trail2 qui équipent la Voge d'origine... « C'est grâce aussi à la jante de 21" à l'avant. C'est ça qui permet à cette moto d'être aussi agile et de s'aventurer plus loin que les autres motos de la catégorie, plus souvent montée en 19" pour privilégier le côté routier. C'était encore plus évident quand j'ai fait des tours du terrain de cross pour essayer... ».

Textes: François Serrano
Photos: Vincent Verra



Un bon point au passage pour le top case en alu qui a résisté à l'essai dynamique tout-terrain.

Notre pilote d'essai a apprécié également, en vrac:

« La douceur et l'ergonomie des leviers, pas anguleux comme certains modèles, les commandes sont douces et précises, super feeling de l'embrayage ».

« Le confort de la selle appréciable, bonne position des repose-pieds, les genoux pas trop écartés au niveau du réservoir assis comme debout et une position de conduite agréable bien planqué derrière un pare-brise réglable ».

« En tant que spécialiste des pneumatiques, j'ai noté la justesse du système de contrôle de pression et température des pneus, qui prenait plus ou moins deux grammes, à chaque session

un peu engagé ».

« J'ai aimé le large écran TFT couleur sur lequel on peut connecter son GPS en Bluetooth et aussi la présence d'une caméra HD 1080p pour enregistrer ses balades... ou ses cartons. N'est-ce pas François ? kkk ! ».

« L'absence totale de vibration et bruit parasite sur cette moto ».

« Le « shifter » pour monter et descendre les six rapports de l'engin, avec un embrayage à glissement réduit qui participent au confort de conduite ».

« Sympa aussi le crash-bar d'origine et les supports valises latérales à l'arrière pour une protection efficace de la moto ».



FICHE TECHNIQUE VOGÉ 900 DSX 2024

Châssis	
Cadre : périmétrique en acier	Largeur : 940 mm
Réservoir : 17 litres	Hauteur min : 1 420 mm
Hauteur de selle : 825 mm	Empattement : 1 580 mm
Longueur : 2 325 mm	Poids à sec : 215 kg
Train avant	
Fourche téléhydraulique inversée Ø 43 mm, déb : 194 mm	Transmission
Réglage de la précharge, de la compression et de la détente	boîte à 6 rapports , manuelle - shifter de série
Freinage 2 disques Brembo Ø 305 mm, étrier 2 pistons	Secondaire par chaîne
Roue avant : 90 / 90 - 21	
Train arrière	
Mono-amortisseur, déb : 198 mm	Freinage 1 disque Brembo Ø 265 mm, étrier simple piston
Réglage de la précharge et de la détente	Roue arrière : 150 / 70 - 17
Moteur	
Bicylindre en ligne , 4 temps, calé à 270°	95 ch à 8 250 tr/min
Refroidissement : liquide	9,70 mkg à 6 000 tr/min
Injection	Rapport poids / puissance : 2.26 kg/ch
2 ACT - 4 soupapes par cylindre	Rapport poids / couple : 22.16 kg/mkg
895 cc (Alésage * course: 86 x 77 mm)	Compression : 13,1 : 1
Options / équipements	
Assistance au freinage : ABS	Nombre de mode de conduite : 4
ABS déconnectable	Pare brise réglable
Amortisseur de direction	Poignées chauffantes
Béquille centrale	Prise USB
Bluetooth	Régulateur de vitesse
Contrôle de traction	Selle chauffante
Démarrage sans clé	Surveillance de la pression des pneus
Embrayage anti-dribble	Taille de l'écran TFT couleur : 17,78 cm / 7 pouces
Indicateur de vitesse engagée	Crash Bars / Top Blocks
Jantes à rayon	

Après une heure de discussion, difficile de lui faire dire quelque chose de négatif sur cette moto. Sa filiation avec sa cousine bavaroise est évidente, on est en présence d'une moto bien née, sans défaut majeur et à un tarif qui fait frémir la concurrence.

Comment l'industrie moto européenne fera t-elle pour contrer cette nouvelle génération de motos haut de gamme « Made in China » ?

**PRIX PUBLIC : 58 000 000 Ar TTC (hors pack)
63 450 000 Ar TTC (avec pack Travel)**

Garantie concessionnaire : 3 ans ou 30 000 km (entretien réseau Materauto).

Importateur - Concessionnaire :



Custom Café
MOTORCYCLE CONCEPT

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

032 46 048 70
@customcafetana

ESSAI

VMOTO



Textes: Vincent Verra
Photos: Vincent Verra

UN E-SCOOT BODYBUILDÉ

Le **Vmoto CPx Explorer** est une version restylée et bodybuildée du **Vmoto CPx Pro**. Ce modèle se distingue par une esthétique plutôt réussie, grâce à la créativité du studio de **design italien « C-Creative »**. Un avant élégant, une peinture bi-ton moderne, une signature LED en V, un pare-brise haut et réglable, une selle bien dessinée et des clignotants LED intégrés au châssis sont des détails qui lui apportent de sa superbe.

Coté accessoires, on est également à un niveau supérieur, avec une **clé à déverrouillage à distance**, une alarme intégrée, un **écran TFT couleur connectable en bluetooth avec un smartphone** et des paramètres et indications que l'on peut changer par un **commodo manuel très complet** enfin une platine solide porte plateau est déjà implantée à l'arrière pouvant recevoir également un « top case ».

Le **CPX Explorer** présente une allure plutôt fluide, malgré un châssis robuste conçu pour les contraintes de travail et notamment la livraison, des **roues de 16 pouces** qui lui assurent un méga confort et un amortissement adéquate. Ce scooter est fait aussi pour les grands gabarits avec une position de conduite vraiment confortable qui domine la route.

Sur le plan des performances, tout a été repensé, son **poids à vide n'est que de 134 kg**, avec un **moteur électrique de 8 kW** intégré à

la roue arrière et **deux batteries de 60V 45AH**, logées sous la selle, qui lui assurent une **vitesse de pointe supérieure à 100 km/h** mais surtout une **autonomie** de « chameau » jusqu'à **120 km**,



suivant les modes de conduite utilisés !

Deux freins à disques avec **ABS intégré** à l'avant sont là pour le job. Ce freinage ABS peut paraître pourtant intrusif, notamment dans des freinages brutaux et d'urgence et l'on doit s'y habituer. Une marche arrière lui confère une maniabilité exceptionnelle dans les espaces réduits.

Les deux batteries logées sous la selle, sont amovibles et permettent de les charger en intérieur. Il faut compter 7 heures (2 batteries et 1 seul chargeur avec charge homogène de 15A/h) pour assurer une recharge complète à 100%.

Sur le plan économique évidemment, l'électrique permet de réduire le budget de fonctionnement, avec une recharge qui selon le constructeur coûterait autour de 2500 Ar pour 100 km ! C'est une réflexion à avoir pour un gestionnaire, notamment pour une entreprise qui souhaite se doter d'un tel véhicule pour ses coursiers et ses livraisons.

En conclusion, ce scooter **VMOTO CPX Explorer** est un engin polyvalent fait pour le travail ou un « day use » avec une vraie dynamique animée par un moteur puissant, une autonomie importante et un vrai confort grâce à son gabarit !

Homologué 49 cc (donc pas besoin de permis ni d'immatriculation exigée par la législation malgache)

Garantie : Constructeur 2 ans (pièces & M.O.) 3 ans (Batterie)



ESSAI



26.200.000 ARIARY TTC

MOTEUR & BATTERIE

VITESSE MAX	105 km/h
PUISSANCE MAX	8000 Watts / 11 CV
BATTERIE	Lithium 60 V/45 Ah* 2
TEMPS DE CHARGE	3h30/Batterie
AUTONOMIE	100 km

PARTIE-CYCLE

POIDS	152 kg
CADRE	Acier & carbone
FREIN	Disques Av. et Ar.ABS / CBS
JANTES	Bâtons
ROUE AVANT	100/80-16
ROUE ARRIÈRE	110/80-14
AMORTISSEUR AVANT	Fourche télescopique
AMORTISSEUR ARRIÈRE	Amortisseur latéral

ÉLECTRONIQUE

TABEAU DE BORD	LCD monochrome
PHARES	LED
MODES DE CONDUITE	Eco, Normal et Sport
DÉMARRAGE	Avec ou sans clé
PORT USB	Oui



LA FLOTTE PRO C'EST 90% D'ECONOMIES PAR AN

PASSEZ AU SHOWROOM POUR UN TEST GRATUIT !

038 07 492 48 | VMOTOSOCORDESIGNAUTO.MG | RAYIM BUILDING - ANKORONDRAHO

RAID

LA TRILOGIE DU GRAND SUD

Textes: ARMAND V

TÈRE PARTIE

Nous sommes enfin arrivés à Tuléar après quelques déboires mécaniques mais tout va bien.

Hé, c'est moi l'auteur non ? Donc j'ai le droit de commencer mon récit où je veux ok ?

Car on parle d'un raid moto dans le Grand Sud et ici le Grand Sud commence après Tuléar...

Alors on abrège, on occulte, on oublie, on ignore, on néglige, on passe, on oblitère, efface, fait disparaître, supprime, rectifie en gardant juste en mémoire les endroits superbes et les étapes qui nous ont mené de Nosy Be à Antsirabe en 4X4, et à Tuléar en passant par Fandrina, Ambatofinandrahana, Malaimbandy, où on quitte les magnifiques paysages des hauts plateaux pour descendre sur la « côte », Morondava et nos premiers baobabs.

De mon côté il a fallu apprendre très vite à rouler dans le gros sable et croyez moi ce n'est pas une mince affaire... Nosy-Be ou Ambanja, c'était de la gnognotte !

Mais bon quand faut y aller, faut y aller, comme on dit !

A partir de Morondava, toutes les pistes et ce jusqu'à Fort Dauphin au moins sont sablonneuses.

Moi mon but, vous me connaissez, ce n'est pas de rattraper Andréa ou Thierry et encore moins Guillaume, non mon but à moi, c'est de ne pas



me ramasser une gamelle, j'ai passé l'âge !

J'ai commencé la moto tout terrain à 50 ans et quand on commence un sport aussi tard, on n'a jamais les acquis d'un enfant qui intègre ça plus facilement dans son cerveau.

Ceci dit la plupart des gens meurent à 25 ans, mais on les enterre à 80 !...

Enfin pour le moment, le problème c'est que pour rouler dans le sable et ne pas tomber, on ne peut pas aller doucement.

Il faut envoyer la sauce et encore plus dans les virages et plus ça va vite, mieux c'est.

Ca c'est la théorie... La pratique, c'est le guidon

qui flotte à l'avant, c'est le zébu ou le baobab en travers de la route et qu'il fait éviter, voir piler pour ne pas se foutre par terre !

Sans parler des branches et des épines qui crèvent les pneus (oui oui c'est vrai !) ou des gros cailloux cachés dans le sable.

Ça, peut sembler dur comme ça, mais quand la technique est acquise, c'est le plaisir qui prend le relais. (Les fesses bien en arrière, les mains à peine posées sur le guidon et ne jamais se servir du frein avant)

Là, on a passé un cap et on a plus envie de quitter le sable pour des pistes roulantes ou pierreuses par exemple même si ce type de conduite est fatigant pour les pilotes et beaucoup pour les motos.

Heureusement, il y a les pauses.

En raid, le principe est d'attendre ses coéquipiers aux croisements douteux pour éviter de se perdre.

Ça permet de rouler chacun à son rythme, même si les retardataires roulent deux fois plus longtemps et font deux fois plus d'efforts physiques!

La pause est un moment important du raid.

Regardez la position des bras sur les photos, elle



RAID

permet de s'étirer ce qui est très important après un effort intensif.

La pause permet aussi de se retrouver après avoir roulé éloigné les uns des autres et s'être parfois un peu perdu

Elle permet aussi de faire le point sur l'itinéraire à suivre.

La pause peut être la conséquence d'une crevaison ou d'une panne et permet aux plus lents de se dire hypocritement :

« mais non je ne roule pas doucement puisque je rattrape toujours les autres » et aux plus rapides de se dire aussi hypocritement : « ouf, j'étais crevé mais tout en préservant ma pôle-position de guide ou de champion du monde, j'ai une occasion de souffler un peu après avoir inutilement roulé comme un dératé pour prouver que c'est moi a queue c'est moi Johnny que je suis le meilleur »....

La pause est capitale pour le retardataire qui se sent rassuré et s'aperçoit de la solidarité entre nous alors qu'on pensait que ces p... d'enfoirés de m... nous avaient laissé tomber !

La pause permet aux plus rapides de prouver leur égo de motard puisqu'ils sont arrivés 3mn 50 avant toi et qu'ils repartent aussi sec alors que t'es encore au bord de l'asphyxie et que tu dois repartir aussitôt et que tu es blanc comme un linge et que t'as pas eu le temps d'avaler une gorgée d'eau chaude de ton kamel bag et que tu trouves ça injuste mais c'est bien fait pour toi, t'avais qu'à t'entraîner et manger mieux et fumer moins et picoler encore moins et puis m.... pour les virgules !

Moi perso, je me dessape complètement et me jette 5 minutes dans la première rivière venue et me rhabille dans la foulée pour me rafraîchir en roulant.

Je n'ai jamais trouvé un moyen plus efficace pour repartir avec une pêche d'enfer physiquement et moralement.

Alors un peu de compassion pour nous les débutants. Mais courage les nuls on lâche jamais, nous, hahahaha !

Comme j'essaie de le dire à mon fils quand il est dur avec moi et quand j'ai du mal à effectuer un

KENNY



Alarobia, enceinte Liqui Moly

contact@autoimport.mg

032 12 143 25



franchissement (parce que j'ai épuisé ma force en kickant comme un malade alors que mon démarreur est en panne...)

« Ceux qui sont les plus difficiles à aimer sont ceux qui en ont le plus besoin ».

Mais les enfants surtout les enfants motards sont féroces avec leurs parents et c'est la preuve qu'ils sont devenus indépendants et coupent petit à petit le cordon.

La consultation psy est facturée à 248 euros HT et dure 14 minutes 30 secondes.

Depuis Morondava, on ne voit plus que des baobabs magnifiques dispersés sur la route

et cet arbre vous fait toujours quelque chose, il est magique et représente beaucoup de choses dont on pourrait dissenter des heures (symbolisme, médecine, tradition, croyance, vertus et parenthèse dans la parenthèse, mettez une goutte d'huile de baobab sur le zgèg et non seulement vos mains seront douces comme la peau des fesses d'un bébé mais vous jetterez à la poubelle les pilules bleues de viakamagra-soutra...).

Juste un rappel, l'allée des baobabs où mes compères avaient la flemme de s'y rendre est le site touristique le plus photographié de Madagascar.

Je vous prie de croire que ce n'est pas pour rien et le voir en photo et le vivre en vrai c'est autre chose mon ami !

Plus on devient sage, plus on se rend compte que les choses qui coûtent le moins cher sont celles qui ont le plus de valeur.

En effet le baobab a une présence magique et palpable, équivalent au spectacle d'une baleine qui passe sous votre petite embarcation.

C'est la nature dans toute sa beauté et même si je n'ai pas réussi à mettre mes bras autour du tronc, de mon épaule à mon index il n'y a que 80 centimètres alors que le diamètre de l'arbre est de 5 à 7 mètres, la sensation d'éternité et de puissance est assez impressionnante !

Ensuite un moment inoubliable, le petit détour sur Belo sur Mer, des grandes salines d'un blanc éclatant, au milieu desquelles on se défoule en roulant comme des fous.

Il y a des milliers d'hectares à perte de vue pour rouler et un bord de mer avec des couleurs incroyablement vives, certains photographes de ma connaissance se régaleront !

Le soir toujours épuisé, on se saoule avec un seul verre de bière chaude mais quel plaisir de prendre enfin sa douche (dans les villages de brousse, il y a toujours de petits hôtels accueillants dont j'aurais honte de dire les tarifs tellement ils sont peu chers !)

Les lendemains sont durs au réveil mais la forme et l'enthousiasme reviennent vite en roulant sur ces pistes avec un paysage de savanes africaines. Outre (pas la gourde non l'adverbe ...



RAID



Laissons tomber et fonçons vers Tuléar découvrir la capitale du Sud.

Deux jours de mécanique pour réparer la moto de notre Italien déchaîné et changer les segments de Thierry qui fumait blanc depuis le début (on a dit qu'on disait tout non ?).

Vidange graissage etc... bassss, y en a marre. Faisons un peu de tourisme.

Deux amis motards nous invitent : « Passez à la maison ! ». Tu parles ! En fait « La Maison » c'est un restaurant et un vrai on l'on mange et où il faut payer sa facture, ah les chiens, on s'est bien fait avoir !!

En fait ce n'est pas exactement ça ; le resto nous servira de base pour les apéros mais aussi pour rencontrer Rico et Yannick qui sont devenus de véritables amis et qui nous proposent de nous emmener à Salary un des plus bel endroit de la région.

Les trois zigottos y vont en moto avec Yannick, un pilote confirmé et Rico propose de m'y conduire avec un magnifique 4X4 climatisé YOTOTA 18 cylindres injection FX145 00 à bistou-riquette à vapeur et smilblick à roulette...

Impressionnant d'efficacité dans le gros sable et avec des vitres fumées qui me permettent de voir Thierry faire des tout droit quand on le bloque dans les virages (ah c'est malin) ou Guillaume qui surfe sur le sable en suant comme un damné.

nom de Zeus, vous suivez ou pas ?) les superbes et majestueux baobabs bouteilles, on croise de grands aigles ou de magnifiques papillons égarés dans la poussière.

Puis avant Bevoay, gros gros sable, les autres m'attendent en espérant se marrer de mon style mais je les épate en surfant sur le sable blanc et profond, un sourire aux lèvres, à peine décoiffé sous mon casque blanc immaculé et les bras bien écartés pour faire le beau (en fait je n'en mène pas large).

J'arrive essoufflé au bac qui va nous faire traverser un fleuve d'où est parti le valeureux et vrai peuple Sakalava qui a essaimé au fil des siècles sur la côte ouest de Madagascar jusqu'à Nosy-Be.

Après le passage du bac, Thierry a crevé à l'avant à cause d'une grosse épine, imaginez un peu la taille du bidule ! Il en faut pour traverser le pneu et la chambre à air renforcé XH 18 spécial raid de l'espace à revirement intégré et renfort en titane de carbone injecté !

On répare donc avec la résine de l'arbre aux mille vertus, le ficus rigolustupuducusvulcanus et au moment de repartir les habitants du village nous demandent un petit spectacle: roue arrière et dérapages incontrôlés pour certains, ils ont déjà bu un cageot de bière et deux litres de rhum (j'exagère un peu) en attendant la réparation qui ne durera d'ailleurs que quelques kilomètres.

Andréa, le valeureux Kardadrak, roi de la biscotine, tente figa, dit Andreanasolo part comme un fou en oubliant d'emporter son

sac, je pars moi aussi comme un dératé pour le rattraper mais il va décidément trop vite et là au prochain virage, oh ! surprise, horreur, catastrophe que vois je ? Le raid va-t-il s'arrêter là ?

C'est ce que vous saurez dans le prochain épisode de la saison 42, s'il y en a un, car la route est longue et parsemée d'embûches.

Mais l'aventure, c'est quand on ne sait pas ce qu'il y a au bout, non ?

2ème PARTIE

Salut les p'tits loups, c'était une blague! Bon où en était-on ? Où en est téton ? Où en est le teuton ?

Bon, c'est fini ouais ? On peut continuer ? Compte il n'y est... con de niais. Attendez le sable a dû dérégler ma machine à écrire « ahsserti ». Ah oui! Andréa parti comme un fou et moi derrière lui pour le rattraper...



Après 200 m, je le vois les bras ballants et l'air désespéré : « Armande lé raid il est fini per me cazzo va fancule ! ».

La chaîne en vrac et le moyeu arrière cassé, effectivement, c'est grave, mais à Mada on trouve toujours « un moyen » et il ne faut pas hésiter à écouter les locaux qui ont l'habitude de dénicher des solutions à tout. On trouve des boulons sur place, on remonte la couronne avec seulement 4 points sur 5 et on repart doucement au début.

Andréa Cardarelli dit Kardadrak , roi de la biscotine, dit Andreanasolo Panzaka tante figa, shooté à la cardadrine, un médicament vitaminé venu de l'espace, repart comme un dératé et avale 200 km de piste sablonneuse jusqu'à Tuléar non stop, un exploit que même le livre des records n'a pas voulu prendre en compte, tellement c'était invraisemblable... ouf !

Et pourtant ça s'est passé comme ça.

Nous, on n'a pas pu suivre et on est arrivé à Ifaty la nuit mais il vaut mieux éviter de rouler car vous savez bien pourquoi... Pas de phare performant, des trous d'un mètre sur les ponts, du gros sable par moment, des charrettes à zébu pas éclairées et sans plaque d'immatriculation (un scandale !).

Le matin, on cherche le village sur la plage avec Guillaume et Thierry, c'est pas mal et c'est un bon entraînement pour le grand Sud mais on a du mal à trouver le centre d'activité et on se fait gronder par les pêcheurs qui de la côte tirent de gros filets de pêche.



RAID



Au retour on écoute de la musique du Sud avec une version du célèbre morceau de Jimmy Hendrix: « Hey Joe » interprété par Théo Rakotovao du groupe Mikéa qui défend la survie de cette ethnie du sud qui refuse la civilisation et préfère vivre dans la forêt d'épineux loin des regards et de l'avidité des êtres humains.

Une journée inoubliable mais il faut laisser presque à regret nos amis, le chant des sirènes et le confort de la grande ville pour continuer le raid.

En fait on a tous envie de rouler pour affronter ce fameux Grand Sud.

Le Sud, c'est commun, mais le Grand Sud, c'est vraiment une autre dimension car on pénètre dans un domaine encore sauvage et très peu fréquenté par les touristes et encore moins par les motards, car qui s'y frotte s'y pique et c'est ce que je vous raconterais dans le prochain numéro de MOTO MADAGASCAR MAGAZINE...)

PS : une vidéo du RAID DU GRAND SUD est disponible sur youporn ou youtube je ne sais plus très bien... lien : <https://www.youtube.com/watch?v=q9CMKd50BOU>

MOTUL

BOOŞTEZ VOTRE MOTEUR LIBEREZ LA VITESSE



PORT-FOLIO



SARY TALOHA



COMPÉTITION



SOLO MUSCULAIRE

RAJAOSELIMARAMANANA Haja
- 7^{eme} avec 143 km

HERINANTENAINA Sezara
- 11^{eme} avec 110 km

RAHARISON Serge
- 14^{eme} avec 82,50 km

SOLO VTAE

RAZANAMALALA Niry
- 7^{eme} et 1^{ere} femme avec 82,50 km

RAFALIARIMANANA Pierre
- 9^{eme} avec 66 km

EQUIPE LOISIRS VTAE

M-BIKE - 5^{eme} avec 445,50 km

NIRY RAZANAMALALA

C'était une première dans cette discipline et encore plus en vélo électrique. J'avais quelques appréhensions au départ, notamment face au parcours et à l'idée de courir en solo. Mais finalement, ce n'était que du plaisir ! Je n'avais jamais vu une compétition aussi festive où entre les tours, on pouvait danser et chanter. Une aventure absolument incroyable !

Ayant l'habitude des compétitions d'endurance, je suis toujours déterminée à aller jusqu'au bout. Avec quelques heures de sommeil et les ravitaillements généreux offerts par l'organisation, les tours semblaient passer sans difficulté. Cependant, le véritable défi pour moi a été la technicité du terrain, probablement due à un manque d'entraînement. J'ai choisi d'arrêter de rouler dès la tombée de la nuit.

Je suis plus que satisfaite de cette participation et décrocher la première place dans ma catégorie VAE solo a été la cerise sur le gâteau ! C'était une immense fierté de représenter Madagascar au sein de notre belle délégation. Je suis convaincue que cet événement intéresserait de nombreux vététistes malgaches. Pour les prochaines éditions, une communication plus large serait idéale, ou pourquoi ne pas envisager d'organiser une compétition similaire à Madagascar ?

Un immense merci à toute l'équipe organisatrice, en particulier Julien, Yannick et Jérémy, pour leur incroyable travail. Merci aussi à l'équipe de Loisi Bike et à tous les bénévoles qui ont rendu cet événement si exceptionnel. Je n'oublie pas la délégation malgache, avec qui j'ai passé une semaine inoubliable. Grâce à vous tous, cette expérience restera gravée dans ma mémoire. Vivement l'année prochaine !



TED BOYVAL

C'était une épreuve riche en découverte et en terme de la gestion, de course (stratégie d'équipe), du matériel (capacité de charge des batteries) et du physique (hydratation, alimentation et efforts). Notre équipe était constituée de membres complémentaires qui nous ont permis de finir la course sur un bon rythme sur l'ensemble des 24 heures. Chacun a su apporter son expérience. L'organisation par Loisi Bike était au top, on a pu faire notre course dans de bonnes conditions et surtout S'AMUSER ! Le circuit était très rocheux, cependant il restait accessible à tous les niveaux.

Pour la difficulté physique, les shifts de 30' que nous avons choisi pour faire les relais permettaient de récupérer entre les sessions. Cependant le manque de sommeil a été le plus complexe à gérer. Nous n'avons dormi qu'entre 2 et 3 heures sur les 24 heures de l'évènement.

Je suis très satisfait de cet évènement et ce n'est que partie remise. Pour les prochaines éditions, nous devons mieux nous organiser. Tant au niveau des équipes, choix des vélos et des équipements (NB : lumière). Pour l'organisation, nous aurions apprécié une meilleure puissance de recharge des batteries pour les VTAE.

Merci à l'équipe de Madagascar et MBIKE pour cette expérience et merci aux organisateurs pour un évènement plus orienté fun qui permet à tous de participer à hauteur de son niveau et de se faire plaisir !



COMPÉTITION



Textes: Vincent Verra



#BSAISBACK



Antananarivo Toamasina Mahajanga
Antsiranana Tolagnaro Nosy Be



020 23 254 54



www.madauto.mg



Mr. Bricolage

On peut compter sur lui.



Mr. Bricolage



22 369 07



contact@bricolage-madagascar.com

Route des hydrocarbures - Ankorondrano

RAID OFF-ROAD

FRESHLINE ADVENTURE MOTO CLUB

UNE FRATERNITÉ NÉE DE L'AVENTURE

« Rejoindre une communauté d'explorateurs qui apprécient la camaraderie et le frisson de l'inconnu.

Acquérir le soutien d'une fraternité d'hommes dignes de confiance, unissant les défis et les aventures de la vie avec la force de la camaraderie.

Acquérir un ensemble diversifié de compétences allant des techniques de navigation et de survie à la conduite avancée, vous préparant à tout défi que la nature peut vous lancer. »

Tels sont les promesses de ce moto-club d'un genre nouveau, qui débarque à Madagascar pour la deuxième année consécutive. Un moto-club où la moto passe presque en deuxième plan. Plus que l'Aventure, l'important c'est l'Humain! Pas seulement la relation unique qui existe entre les membres de ce club très fermé, mais aussi le rapport à l'autre, à la population locale des pays visités. Lors de la préparation d'un voyage, une attention particulière est portée aux besoins des gens qui vivent dans



les régions traversées. Pour Madagascar, le choix s'est porté sur l'accès à l'eau potable...

La genèse de Freshline

Née d'une passion pour les espaces sauvages et la camaraderie de la route avec un grand R. Leur histoire a commencé avec la vision d'une communauté mondiale de riders partageant le feu de la découverte, roulant non seulement pour atteindre une destination mais aussi pour créer un voyage indélébile. Avec l'évolution de Freshline, s'est créée une fraternité sans précédent de motards aventuriers, forte de plus de 200 membres.



Bootcamp

Pour faire partie de ce moto-club, il faut gagner sa place ! C'est dans un camp d'entraînement situé en Namibie que les limites des candidats sont testées. Ce « bootcamp » intensif de 10 jours dans une des régions les plus difficiles de la planète, est destiné à repousser les limites mentales et physiques des participants, grâce à des aventures et des activités de club qui favorisent le développement personnel et les prépare à rouler n'importe où sur la planète. Les défis les plus difficiles forgent la volonté la plus forte. C'est là où les compétences se perfectionnent, où les liens se nouent et où l'étincelle de l'exploration s'enflamme.

Lorsque Erik Hatterscheidt et Jordan Kemper, les co-fondateurs de Freshline m'ont contacté pour réserver des motos deux ans avant la date du raid, j'ai tout de suite compris que ce moto-club était différent... Une telle anticipation n'est pas commune et elle traduit un souci de l'organisation digne d'un Tour Operateur professionnel. Rien ne sera laissé au hasard et les nombreux échanges que nous aurons par la suite, viendront confirmer cette première impression. La machine est lourde car les membres sont éparpillés dans le monde entier et se réunissent par groupe de 10 dans un pays donné. Plusieurs pays sont ainsi visités chaque année, ce qui suppose une organisation plus proche de celle d'un pro du tourisme, que du fonctionnement d'un moto-club traditionnel.

Ca y est, ils sont là ! L'aventure peut commencer... Le temps d'équiper les motos de sacoches « Mosko Bag » qui les accompagnent



dans tous leurs déplacements. Le matériel est impressionnant de technicité et de qualité, mais un peu surdimensionné pour nos KTM 2024 qui s'écrasent sous leur poids! Après s'être débarrassé des tentes, duvets et autres camping gaz, le groupe est prêt à affronter les pistes humides des hauts-plateaux. Comme à chaque fois, dès qu'on quitte la ville et ses embouteillages, la magie opère... Le vert des rizières, le rouge des pistes de latérite et le ciel d'un bleu intense, éblouissent ces globe-trotteurs.

Ils sont pour la plupart Américains, Canadiens, d'horizons et de milieux différents. Un militaire de carrière, un médecin, un photographe, un influenceur pro, que l'amour de la moto et de la découverte a réuni à Madagascar. Comme ici, la notion d'aventure est importante, on doit les encadrer, mais pas trop... Il faut leur laisser une part d'improvisation, voire de suspens, sur un itinéraire archi maîtrisé par les guides qui l'empruntent à longueur d'année. Chaque jour, les orienter vers les plus beaux points de vue, les faire gravir en tête le sommet des collines pour leur laisser la surprise de la découverte.

Les hôtels et auberges familiales sont accueillants et confortables, des repas quasi gastronomiques et des bières toujours fraîches, on peut croire que le groupe est comblé... On sent cependant une légère frustration car ce n'est pas ce que ces touristes d'un genre particulier sont venus chercher. Ça manque de proximité



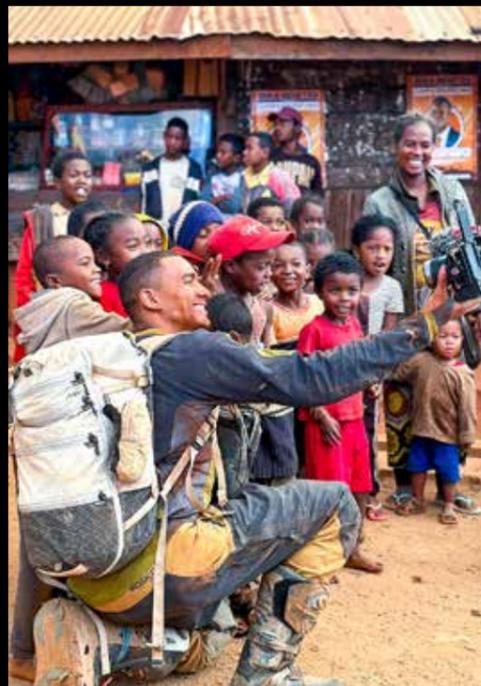
RAID OFF-ROAD



avec la population à leur goût et rapidement les guides corrigent le tir. Certains clients privilégient les endroits déserts en pleine nature, ceux-là préfèrent les haltes au milieu des villages surpeuplés, entourés d'enfants toujours enthousiastes.

Après les quelques sites touristiques immanquables du côté de Morondava, c'est un voyage plus immersif qui les attend. La distribution des filtres à eau sera le sésame qui leur ouvrira la porte des maisons en torchi et bozaka et créera un échange enrichissant sur fond de choc de

civilisation. Guy fera le lien en traduisant les impressions de chacun, lui qui n'est plus un vahiny, après 20 ans à sillonner la région. Tous les villages de Morondava à Manja recevront ce cadeau utile dans une région où il y a de l'eau, mais non potable et où les diarrhées sont les premières causes de mortalité infantile et d'absentéisme scolaire...



READY
TO RACE
www.ktm.com

RAID OFF-ROAD



L'arrivée à Andavadoaka au bord du Canal du Mozambique sonne comme une récompense. La première bière glacée, les fesses dans le lagon, restera un moment fort de partage et de plénitude. Et oui, le motard aime les plaisirs simples.

Comme chaque soir depuis le départ, le groupe se réunit à la fin du repas et c'est l'occasion pour chacun de se livrer, le plus sincèrement et le plus intimement possible, sur des thèmes abordés par le « Tour Leader ». Les guides présents se sont prêtés au jeu dès le départ et le fait de s'abandonner lors de ces confessions créera entre eux un lien fort, qui dépasse la simple relation client-guide.



Les quelques rares kilomètres de plage encore sauvages sont l'occasion de réaliser un fantasme de motard : rouler sur une plage à l'eau turquoise !

La prochaine marée haute effacera nos traces de roues. On sent pour le coup que le confort de l'hôtel et la qualité de la cuisine, ne dérange plus personne. On touche du doigt la perfection, ou une certaine vision du paradis, alors pourquoi boudier son plaisir...



PORTRAIT

RHYNO JESS JUST MY LIFE!

Entrepreneur, compétiteur, commercial, organisateur de raids et de road-trips, Rhyno Jess n'est plus à présenter, tant il a su se faire une place, dans le milieu du deux roues à Madagascar...et pourtant il nous surprend toujours !

Vous connaissez peut être JUST RIDE ou JUST RENT ou JUST RIDE ACADEMY ? Rhyno est à l'origine de la création de ces marques qui proposent la vente de motos, d'accessoires, la location de motos et l'organisation de voyages et même des formations à la conduite et au pilotage...

A tout juste 32 ans, le parcours de ce surdoué « touche à tout » est assez élogieux...comment a il fait pour en arriver là et être un exemple pour la jeunesse malagasy ?

Rhyno Jess va lui même nous raconter les grandes lignes de son histoire.

Tout est venu naturellement. J'ai grandi entre Tamatave et Tana, dans une famille simple et mono-parentale, avec ma mère qui était à la fois cheffe de famille et femme d'affaires...

C'est feu « John Elite », mon oncle, qui a été un modèle pour moi et c'est grâce à lui que j'ai été captivé par l'univers de la moto ! ...

J'ai débuté le deux roues à 12 ans avec un scooter Piaggio Typhon 125 et j'ai rapidement attrapé le virus de la compétition. J'avais d'ailleurs participé à 2 saisons complètes de courses de scooter, ça a été mes premières expériences de compétiteur.

Puis un jour, un ami à ma mère, m'a fait essayer une 450 CRF alors que je ne savais pas encore passer les vitesses ! J'ai démarré le cross sur une 230 CRF, que j'ai poussé à bout et qui a fini par rendre l'âme car la moto n'était pas vraiment adaptée au cross pur... Puis grâce à mes bons résultats à l'école, ma mère a finalement cédé et m'a offert une 250 CRF. Malheureusement faute de sponsor, ma saison a été très difficile et semée d'embûches...



« TOUCHE À TOUT »

A 17 ans j'avais un rêve...devenir pilote de ligne. Je me suis inscrit dans une école au Canada. Je suis resté une année à me croiser les doigts et à attendre le sésame (visa) qui n'est jamais arrivé ! C'est peut être comme ça que des carrières naissent ou finissent sans avoir jamais commencé !

Dés mes 18 ans et le permis en poche, je me suis passionné pour les routières. J'ai commencé avec une Z750 de 2010, puis une R6, une GSXR,



DUNLOP

TRAILMAX MISSION

GEOMAX MX33

CHAMPION DE MADAGASCAR 2023
Mathias Plantive

CROSS & ENDURO

PORTRAIT



etc... Je revendais les motos pour m'en acheter une nouvelle, ainsi de suite. Avec ce système, j'ai pu avoir une quinzaine de motos différentes dans les mains !

A cette époque je travaillais déjà dans l'entreprise familiale et aidais ma mère.

Sur le plan professionnel, j'ai commencé à vraiment travailler dans l'univers de la moto en 2016. J'avais alors contacté Chamine de CT Motors qui m'a ouvert la porte et j'ai commencé en bas de l'échelle avec un poste de commercial moto. Puis j'ai gravi les échelons en devenant responsable du show room motos.

Après cette première expérience, je suis retourné aux affaires familiales en 2017 puis en 2018 je suis revenu dans le giron de CT Motors. C'est à cette époque que nous avons créé le club VROM. J'ai commencé à organiser les sorties et voyages en moto pour CTMotors et les ventes ont vraiment explosé.

En 2020, Imane me conseille de développer une marque afin de développer mes propres potentiels, c'est ainsi qu'est né Just Ride. Chez

CT Motors, on me propose de prendre le poste de responsable commercial et en 2021, en plein crise COVID, je lance à travers Just Ride la vente en ligne d'équipements moto. 2021 est aussi l'année où je me lance dans la course « on road » dans le championnat de Madagascar. Je fini 3^{eme} du général, mais je ne pourrai malheureusement pas aller au bout de la saison, car au début de 2022, j'apprends que je suis atteint d'un cancer du poumon...

Je dois quitter rapidement Madagascar pour me faire soigner à Dubai pendant plusieurs mois, où j'alterne « chimios » et repos. Durant cette période, j'ai eu le temps de réfléchir à la vie et je me suis dit que si je m'en sortais, je ne voudrai plus vivre avec du stress...

Je profite alors de l'environnement technique haut de gamme de Dubai pour participer à des « days track » et suivre une formation de pilotage auprès de la F.I.M.

Je rentre en 2023 le jour même de la présentation de la gamme Kawasaki 2023 que j'avais commandé pour CT Motors.

Souhaitant être plus libre, je décide finalement de prendre mon envol vers des projets plus personnels et de développer Just Ride et Just Rent!



DÉCOUVERTE



A LA DÉCOUVERTE DE LA BAIE DE DIÉGO-SUAREZ, EN VTTAE « FATBIKE »

Jour 1

Aterrissage à Diego-Suarez (Antsiranana) en milieu de matinée, puis montage des vélos chez mon ami Benoît qui les avait reçus juste l'avant-veille, par transporteur terrestre depuis Tana.

Dès le début de l'après-midi, petite mise en jambe avec 40 km au programme, en direction de la plage de Ramena puis des « 3 Baies » (Baie des Sakalava, baie des Pigeons et baie des Dunes). Il nous tarde de quitter la route bitumée pour enfin apprécier les atouts de nos « fat bikes ». Le rendu sur le sable est toujours aussi impressionnant, nous passons partout même dans le « gros » sable entre la baie des Sakalava et la baie des Pigeons. La boucle se passe à merveille, aucun incident et tout le groupe, malgré 3 novices (première expérience en « fat bikes » et sur sable), a fortement apprécié cette première demi-journée de roulage.



Jour 2

Une plus grosse journée nous attend car nous avons pour objectif d'aller déjeuner à 40 km de Diego, à la plage de Cobaca au « Mahana lodge ». Avec le vent de face, la chaleur et une distance sous-estimée, nous finirons bien entamés avant de rejoindre notre pause déjeuner bien méritée.

L'endroit est isolé et magnifique...l'accueil aussi.

Nous repartirons sans pouvoir visiter les alentours qui pourtant semblent mériter le détour avec la baie des Pirates...

La mise en selle après le déjeuner et l'aller usant, nous paraît d'abord compliqué puis le vent de dos nous fera oublier la difficulté de la matinée et en 2h environ nous rejoindrons le bitume de la route de Ramena pour arriver à Diego vers 16h30.

Jour 3

Une journée en montagne est au programme avec une boucle d'une quarantaine de km qui nous amènera sur un beau point de vue sur le lac Mahery.

Pour cette troisième journée nous avons eu l'honneur d'être accompagné d'un guide local, Gilles Gantelme, qui vit à Diego les 3/4 de l'année et se fait ses 200 km de VTT par semaine. La moitié de la boucle ne fait que monter progressivement jusqu'au lac Mahery.

Mais nous n'avons pas été déçus de la deuxième moitié du parcours qui n'a fait quasi que descendre. Une fois encore la chaleur aura mis nos organismes à rude épreuve et nous avons tous en moyenne consommé nos 3 litres d'eau!



Jour 4

Nous repartons de Diego avec nos vélos, à l'aube, car nous avons un bateau de prévu pour la visite de Nosy Hara au départ du lodge de la baie d'Ampasindava.

Le trajet est très sympa (hormis la traversée de la décharge publique, à la sortie de Diego), nous surplombons les salines, puis traversons une alternance de villages, de rizières, de montés et de descentes pas très difficiles. Les 36 km se passent à la perfection et nous arrivons à l'heure pour embarquer.

La suite de la journée sur l'île de Nosy Hara, n'aura pas un gros intérêt, peut-être à cause de la grosse chaleur, du manque d'ombrage sur l'île et d'un mauvais spot de snorkeling qui n'aura permis malheureusement de voir que des coraux morts et aucun signe de vie sous marine.

2025

MBIKE ADVENTURE RACE Lac Mantasoa MOUNTAIN BIKE

4-5 MAI

SUR LES PISTES DU LAC AU CAVIAR

Course des aventuriers :	Aller : 42 km avec 1 423 m D+ Retour : 48.9 km avec 1 356m D+	Course des nouveaux aventuriers :	Aller : 47.6 km avec 1 165 m D+ Retour : 36.9 km avec dénivelé:961 m D+
--------------------------	--	-----------------------------------	--

Contact 034 68 192 19 / 034 18 239 91 034 07 411 55

DÉCOUVERTE



Jour 5

Après une belle nuit reposante au lodge d'Am-pasindava où nous nous sommes régalés au dîner et au petit déjeuner, nous prenons le bateau pour rejoindre la baie du Windsor Castle.

Nous laissons nos vélos sur la plage avant d'entamer une belle marche à pied jusqu'au sommet du Windsor Castle. L'ascension est finalement plus compliquée qu'elle n'y paraît mais une fois au sommet la vue est sublime!

Nous redescendons récupérer nos vélos et avant de pédaler, nous récupérons des forces avec une pause sandwich.

Le trajet en vélo nous permettra de rejoindre cap Diego en 15 km sur un très beau sentier caillouteux. Le pilotage n'est pas si aisé, mais le sentier est intéressant au niveau technique et suffisamment ombragé pour nous aider à résister à la chaleur.

Un peu avant cap Diego et face à un fort vent, nous roulons sur l'ancienne piste de l'aéroport de Diego. Le bon état de la piste, nous permet de reposer nos bras, mais nous calons nos modes d'assistance électrique en fonction du vent puissant qui nous freine.

La traversée de cap Diego à Diego ville ne met que quelques minutes et nous achevons ce beau séjour de 5 jours de vélos avec le sourire aux lèvres et la tête pleine de beaux souvenirs.

Stéphane LACAS



VOGE 900 DSX

Au-delà de votre imagination



VOGE 900 DSX

LE HAUT DE GAMME TOUTES OPTIONS

La **VOGE 900DSX** se démarque en tant que premier trail haut de gamme. Propulsée par un **bicylindre DOHC de 895 cm³**, le moteur offre une puissance de **95 ch** et un couple maximal de **95 Nm**. La Voge 900 DSX est pourvue d'accessoires avancés tels que le **quickshifter up and down**, le **régulateur de vitesse**, les **poignées et selle chauffantes**, le système de **contrôle de la pression des pneus**. En associant performance et confort, la **VOGE 900 DSX** s'affirme comme le choix par excellence pour les passionnés d'aventure.

Prix: à partir de 58 000 000 AR TTC

BEMOTO
Pôle Moto du groupe MATERAUTO

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

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 "

Vous aussi, communiquez

sur

Moto
MADAGASCAR MAGAZINE

Notre service
publicité

Tél : (+261) 32 03 730 00
(Helvia)

E-mail :
mmmcommunication1@gmail.com

Ce magazine est distribué par M'BIKE LOGISTIC



Hôtel Benjamin



H.B.

A deux pas de la plage, retiré dans un très beau jardin tropical, ce petit hôtel de charme se situe dans l'île paradisiaque de Nosy Be (Madagascar)

CONTACT : <https://hotelbenjamin-nosybe.com/fr>
Mail : contact@hotelbenjamin-nosybe.com
Tel : 00.261.32.02.408.13 / 00.261.34.78.408.03

19.000 ARIARY LA PIZZA



12 RECETTES
AU CHOIX
AU MÊME
PRIX



LEADER PRICE : ANDRANOMENA - ANKADIMBAHOAKA - AMBATOBE - ANKORONDRANO

JOVENA : ANOSIZATO - AKONA

Moto

MADAGASCAR MAGAZINE

N°14 | Octobre - Novembre - Décembre 2024 | Trimestriel

motomadamagazine@gmail.com

BP 5168 Antananarivo 101

Rédacteur en Chef : François SERRANO

Rédacteurs : François SERRANO, Vincent VERRA, Stéphane LÁCAS, Le Motard Masqué.

Photographies : François SERRANO, Vincent VERRA, Rhyno JESS, FRESHLINE, M-BIKE, Armand, Alex 974 Production.

Essayeur VOGÉ 900 DS : Max CUSTINE

Maquette : Tanguy Rakotoarisoa

Photographie de couverture : F. SERRANO.

copyright MMM : janvier 2025

Allianz

L'assureur de tous les motards



Retrouvez-nous sur allianz.mg

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

E-mail: azmg_allianz_madagascar@allianz.com

032 07 179 52

EQUIP PRO, IMMEUBLE STTA MORARANO - ALAROBIA - ANTANANARIVO.



100%
MOTO

PREMIUM SHOP & SERVICE



ANTANANARIVO

MERCI À VOUS POUR CETTE ANNÉE 2024 !
VOUS FAITES VIVRE LA PASSION !
L'ANNÉE 2025 EST DÉJÀ DANS LES STARTING BLOCK..



MERCI À NOS SPONSORS :

