

Desert Sled : Bilan après un an et 12000 km

21 juin 2020



Mise à jour octobre 2022 : il y a désormais

Avec 12000 km parcourus avec la Desert Sled Scrambler Ducati, je pense être en mesure de vous donner mon avis sur cette moto que je possède depuis un peu plus d'un an. Pourquoi ce modèle, quels équipements ai-je installés, quelle fiabilité et quel coût pour l'entretien ? Autant de questions auxquelles je vais essayer de répondre pour convaincre tout ceux qui ne m'ont pas pris au sérieux quand ils ont découvert cette moto sur ma chaîne YouTube, un 1er avril.

Sommaire



- [Avant 2019](#)
- [Le choix](#)
- [Présentation](#)
 - [Modèle 2019-2020](#)
 - [Équipement supplémentaire](#)
 - [Bagagerie](#)

- [Top / flop actualisé](#)
- [Coût / Entretien / Fiabilité](#)
- [Le futur](#)
 - [Stop ou encore ?](#)
 - [Quelle moto pour 2021 ?](#)
- [Conclusion](#)



CB650F, roadster moyenne cylindrée
Honda

Avant 2019

Avant cette Desert Sled, j'avais une CB650F, le roadster moyenne cylindrée de chez Honda. J'espère d'ailleurs que vous êtes quelques uns à vous souvenir de mes débuts sur YouTube avec cette moto.

C'était ma **première moto** après l'obtention mon permis A. Je voulais un roadster, épuré, *naked*, facile à prendre en main et avec une puissance et un prix mesuré. Dans sa version SP en noir mat, je la trouvais sublime et finalement assez peu répandue sur les routes, surtout comparée à la MT-07. J'avais pris un modèle neuf, surtout pour avoir l'ABS encore trop peu présent sur des motos plus anciennes disponibles en occasion.

J'ai beaucoup roulé dans ma région, sur des petites routes, avec parfois quelques erreurs de GPS qui m'ont amené dans des chemins de terre. Un roadster c'est une machine qui s'apprécie, sur route, avec une certaine

vitesse, pour avoir des sensations. Mais je voulais découvrir autre chose, prendre le temps de rouler tranquillement, d'observer le paysage. Avoir une moto plus haute, une position plus droite et un style baroudeur. Mettre des crash bar en forme de tube ou des pare-mains en acier sur un roadster, ça ne le faisait pas trop !

Le choix

Beaucoup me voyait avec un trail, mais c'était trop évident comme choix. Finalement, je me suis autorisé à prendre un risque. Je ne voulais plus changer de moto, mais compléter mon garage avec une deuxième moto. En clair, garder mon roadster puisque de toute façon sa valeur en occasion n'était pas suffisante pour acheter une nouvelle moto, et **prendre une autre moto, un peu différente, avec potentiellement quelques défauts.** Quitte à être déçu de cette nouvelle moto et à la revendre dès la première année pour ne conserver que ma fidèle CB. Exit donc les Tiger, V-Storm, Versys ou 790 Adventure et place à des motos plus originales. C'est en tombant sur des vidéos de modèles typés *néo rétro*, comme la gammes des Triumph Scrambler, de la BMW Nine-T ou des Scrambler Ducati que je me suis projeté dans cette **Desert Sled, une version rehaussée et plus baroudeur du Scrambler Icon.** Cela correspond d'accord tout à fait à la définition d'un *scrambler* : une moto de route qui a été modifiée, renforcée et équipée pour s'autoriser quelques sorties sur des chemins. Restait un choix à faire : prendre un modèle d'occasion, mais assez rare et peu kilométré et donc avec un tarif proche du neuf, **voire supérieur pour les modèles préparés** ou commander le nouveau millésime 2019, avec une série de nouveautés très intéressantes.

Présentation



Desert Sled, modèle 2019-2020

Modèle 2019-2020

2019 marque l'arrivée de la deuxième génération de la Desert Sled après un premier modèle sorti en 2017. Avant cette date, il y avait une version qui s'appelait Urban Enduro et qui était plus proche du Scrambler de base.

Pour reconnaître au premier coup d'oeil les deux générations de la Desert Sled, c'est très simple. Le modèle 2019, et 2020 qui est strictement identique, a un **cadre rouge avec des jantes noires** alors que **le modèle 2017-2018 a un cadre noir et des jantes dorées**. Ce style était d'ailleurs très, voire trop, proche de celui de la Yamaha XT 500. Attention, ce modèle pouvait encore être vendu en 2019 pour les concessionnaires qui en avait en stock.



Yamaha XT 500 (1976), source d'inspirations pour la Desert Sled 2017 ?

Bien sûr, il n'y a pas que la couleur qui évolue. Le nouveau modèle a désormais un ABS d'angle Bosh, des clignotants LED avant-arrière qui s'éteignent automatiquement, un embrayage hydraulique, des nouveaux commodos, un nouveau tableau de bord avec une indicateur de rapport engagé et enfin une jauge à essence, ainsi que la compatibilité avec le module Bluetooth optionnel. Le feu de jour à LED avec le basculement automatiquement en feu de croisement en fonction de la luminosité a également évolué. Enfin, la selle a été retravaillée pour être plus confortable et elle abandonne son inscription *Ducati* en blanc, qui n'était pas forcément très discret. Bref, avec tous ces éléments, il était évident pour moi de prendre un modèle 2019, en neuf.

Pour la technique, je ne pense pas que vous attendez de moi que je récite la fiche technique, vous avez toutes les informations sur le site de [Ducati](https://www.ducati.com). On peut quand même évoquer la fourche réglable en détente, en compression et en précharge. Pour le freinage, on a un simple disque avec un étrier radial Brembo. Le cadre est renforcé par rapport au Scrambler de base. On trouve un sabot moteur en métal avec une garde au sol, là aussi, relevée.

Équipement supplémentaire

Pour l'équipement, j'ai fait installer pour la livraison les poignées chauffantes officielles. A 320 €, elles se règlent directement dans le tableau de bord avec 3 positions. La dernière position est conservée au redémarrage de la moto.



Desert Sled, avec tous les équipements

J'ai aussi fait poser les protections moteur (crash bar) qui semble moins solides que celles de SW Motech malgré son prix (340 €) mais qui ne nécessitent pas de découpe.

Par la suite, j'ai ajouté des protèges mains Barkbusters (90 € pour l'armure dédiée en métal, 30 € pour la paire de coques et 60 € pour la paire de clignotants LED intégrés). Cela lui donne un look beaucoup baroudeur. La coque des pare-mains en blanc avec des bords noirs se marient très bien avec le garde boue avant. Toujours à l'avant, j'ai ajouté un [petit saute vent fumé](#) pour 20 €, imitation d'un modèle anglais à plus de 100 € (Dart). Uniquement pour cet hiver, je compte l'enlever prochainement pour conserver un look épuré.

Enfin, j'ai remplacé le sélecteur par un modèle pliable, idéal en cas de chute ([120 €, SW Motech](#)) ainsi qu'un élargisseur de béquille pour se garer sur des sols meubles ([40 €, SW Motech](#)).

Pour rappel, tout mon équipement est référencé sur une [page dédiée du blog](#).

Bagagerie

Pour la bagagerie, il y a tout ce qu'il faut qui équipe cette moto, sans devoir de mettre un top case ! [J'ai réalisé une vidéo dédiée à ce sujet.](#) J'ai misé sur un ensemble SW Motech. Sacoques cavalières *Blaze* avec un système de fixation qui s'enlève quand on ne les utilise pas. De 12 à 21l pour chaque sacoche. C'est idéal pour des road trips de quelques jours. De même, vous pouvez profiter de l'élargissement de l'arrière pour poser un sac cylindrique à la place du passager. Pour le réservoir, j'utilise une sacoche à sangle *Enduro* de 12 à 15l. Et sur le côté, sur les barres de protection, j'ai un sac *Drybag* de 8l qui est étanche. Malheureusement, pas de vis sur ce réservoir, donc pas de système à la *Tank Lock* pour fixer rapidement un sac sur le réservoir.



Sacoques cavalières Blaze et
sacoche crash-bar DryBag 80 – SW
Motech

Top / flop actualisé

Quelques jours après ma nouvelle acquisition au printemps 2019, j'avais sorti deux vidéos avec les [5 qualités](#) et les [5 défauts](#) que je trouvais à cette moto. Je vous invite à revoir ces vidéos si vous voulez mon avis à chaud.

Au niveau des flops, j'évoquais **quelques soucis d'ergonomie**. Le bouton d'appel de phare s'active trop facilement si on sert la poignée sur son extrémité droite. Le bouton des clignotants est aussi celui qui permet

de rentrer dans les menus et on se prend à effacer son « trip » en cours sans s'en rendre compte. Ou encore, la prise USB de série (bonne idée) est logée sous la selle nécessitant un long câble pour alimenter un périphérique au guidon. Il faut garder en tête le manque de puissance (seulement 73 ch) ou de sensations. Bref, tous ces points sont toujours présents après un an, mais je vis très bien avec. Passé quelques jours d'adaptation, on comprend le fonctionnement des commodos au guidon et le câble USB peut être laissé branché sous la selle jusqu'au guidon. J'ai même utilisé un capuchon pour Apple Pencil, le stylet de l'iPad pour refermer le câble Lightning pour alimenter mon iPhone en mode GPS. Finalement, on achète cette moto pour une avoir conduite tranquille et apaisée, donc **le moteur ne doit pas être un reproche**. Sinon on choisit pas cette gamme.

« C'est une moto qui fait tourner des têtes »



Tellement fine !

Pour les tops, j'avais mis en avant son côté différent, élégant. C'est une moto qui fait tourner des têtes, qui est rare sur la route. Sa finesse fait qu'on pourrait la confondre avec une petite 125 cc et **on me demande même si elle est accessible avec un permis B (auto) avec la formation 125cc**. Elle attire clairement une population d'un certain âge, beaucoup moins les jeunes qui pour le même budget se tournent plutôt vers Street Triple, par exemple. L'autre point fort, c'est le prix à l'assurance. Neuve et en tous

risques, je paie moins cher que mon ancienne CB650F de plus de 3 ans. La prime d'assurance dépend de votre profil et de votre lieu d'habitation mais pour information je suis à 500 € par an, contre 600 € pour ma Honda au même moment.

En revanche, il y a des points qui ont rapidement été de bonnes surprises. L'autonomie par exemple. Son petit réservoir a une capacité de 13,5l (contre 17,3 l pour la CB) et Ducati annonce une consommation moyenne d'un peu plus de 5 l/100 km. Pour mon usage, des routes à la campagne, sans trajet en ville, je suis à à peine 4,5 l/100 km me permettant de **dépasser 250 km d'autonomie**. Alors certes cela reste inférieur à mes journées types autour de 350 km mais ça permet de rouler tranquillement sans regarder la jauge à essence, enfin présente sur ce modèle 2019.

L'autre surprise est celui de la conduite. Si la selle est à 860 mm (810 mm sur la CB), elle reste fine et très accessible. Je mesure 1,75 m et c'est presque bon pour avoir les deux pieds bien à plat au sol. Il me manque 1 à 2 cm. Il existe au catalogue une selle surbaissée de 2 cm pour 200 € mais elle réduit le confort et n'a pas été retravaillée en 2019. **La selle d'origine du modèle 2019 est confortable**, plus que celle de ma CB650F.



Pirelli Scorpion Rally STR –
arrière, tout neuf après un
changement à 9000 km

Les **pneus** sont aussi un bon compromis. Il s'agit des *Pirelli Scorpion Rally STR* (STR pour Street) et sont annoncés à 40% off-road. On a

du [120/70 R19](#) à l'avant et du [170/60 R17](#) à l'arrière. C'est une monte d'origine que l'on retrouve aussi sur la Ténéré 700 de Yamaha. Ils sont bons sur la route, pas bruyants et permettent une prise d'angle tout à fait correctement sur des routes de montage. Sur chemin, ils sont acceptables à condition de ne pas avoir de boue. De la terre, des cailloux, oui, de la boue ou de la glaise, non, car cela va transformer les pneus en une version slick sans aucun grip. Dans la même gamme de pneu, on trouve les [Continental TKC 70](#) avec une nouvelle déclinaison *Rocks* pour 2020, plus adaptée aux chemins.

J'ai remplacé le **pneu arrière à 9000 km** et l'avant est toujours bons après 13000 km. On parle souvent de deux montes de pneu arrière pour une monte à l'avant. Cela ce confirme avec mon usage. Je compte rester sur cette référence car finalement prendre des modèles plus off-road comme les [TKC 80](#) auront un impact négatif sur la durée de vie et le plaisir sur la route.

Concernant la chaleur, c'est une question qu'on me pose souvent : « *est-ce que ça chauffe ?* ». Pour moi, oui, une moto chauffe, mais toutes les motos chauffent. Je ne fais pas de ville, je roule, j'ai peu d'arrêt, donc la chaleur qui se dégage n'est pas gênante pour moi. L'été 2019 a été marqué par une canicule avec des records de température dans le Gard. J'ai roulé cette semaine là, **sans ressentir de gêne particulière liée à la chaleur**. Pour moi, la chaleur n'est pas un problème mais cela reste très subjectif.

Si au moment de l'achat je ne savais pas si cette moto allait me plaire, car il y avait très peu d'avis sur ce modèle et encore moins sur la version 2019, **au bout de deux mois j'étais déjà comblé**, au point de me séparer de ma CB, que j'avais gardé, mais dont je n'avais plus besoin.

Coût / Entretien / Fiabilité

Si le coût à l'assurance et la faible consommation est un bonne surprise, **celui de l'entretien ne l'est pas**. Mais finalement, il ne faut pas parler de « surprise », l'entretien est un élément important à prendre en compte avant l'achat, et il faut se renseigner sur le cycle des révisions et le coût des forfaits. Les marques européennes comme Triumph, KTM ou BMW sont connues pour être chères.

Pour cette Scrambler, il y a une révision **tous les 1 an ou 12000 km**. Cela tombe bien, c'est mon usage sur une année. Cependant, dès 12000 km, on a affaire à une « grosse » révision avec notamment le contrôle du jeu aux soupapes et le remplacement des pastilles qui impliquent une grosse main d'oeuvre. A 24000 km, il faut ajouter en plus le changement du filtre à air, des courroies de distribution et des bougies. Pour les 36000 km, c'est comme les 12000 km mais avec le remplacement de l'huile de fourche.

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance en kilomètres / milles ou temporelle *)	km x 1 000					Temps (mois)
	1	12	24	36	48	
	0,6	7,5	15	22,5	30	
Lecture mémoire des pannes avec DDS et vérification de la mise à jour versions logiciel sur les boîtiers électroniques	•	•	•	•	•	12
Vérification présence d'éventuelles mises à jour techniques et campagnes de rappel	•	•	•	•	•	12
Vidange de l'huile moteur et remplacement du filtre	•	•	•	•	•	12
Nettoyage du filtre d'aspiration huile moteur	•					-
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes		•	•	•	•	-
Remplacement des courroies de distribution			•		•	60
Remplacement des bougies			•		•	-
Nettoyage du filtre à air		•		•		-
Remplacement du filtre à air			•		•	-
Contrôle du niveau huile de freins et d'embrayage	•	•	•	•	•	12
Contrôle des roulements de direction et lubrification éventuelle			•		•	-
Vidange de l'huile de fourche avant				•		-
Contrôle visuel des éléments d'étanchéité fourche avant et amortisseur arrière	•	•	•	•	•	12
Contrôle de la liberté de mouvement et des éléments de serrage de la béquille latérale et de la béquille centrale (si installée)	•	•	•	•	•	12
Contrôle visuel des tubulures de carburant		•	•	•	•	12
Contrôle des points de frottement, du jeu et de la liberté de mouvement et de positionnement des tuyaux flexibles et du câblage électrique visible	•	•	•	•	•	12
Lubrification des leviers au guidon et commandes à la pédale		•	•	•	•	12
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus	•	•	•	•	•	12
Contrôle du niveau de charge de la batterie	•	•	•	•	•	12
Contrôle du fonctionnement du système d'air secondaire		•	•	•	•	-
Vidange du liquide de freins et d'embrayage						36
Contrôle de l'usure des plaquettes et des disques de frein. Les remplacer, si besoin est	•	•	•	•	•	12
Contrôle du serrage des vis des étriers de frein et des vis des brides de disques de frein	•	•	•	•	•	12
Contrôle du serrage des écrous de roue avant et arrière	•	•	•	•	•	12
Contrôle du serrage fixations cadre au moteur		•	•	•	•	-
Contrôle des roulements des moyeux de roue			•		•	-
Contrôle et lubrification axe de roue arrière			•		•	-
Contrôle des amortisseurs de couple en caoutchouc sur la couronne			•		•	-
Contrôle du serrage de l'écrou couronne et pignon de transmission finale	•	•	•	•	•	12
Contrôle de l'usure de la transmission finale (chaîne, pignon et couronne) et des patins de chaîne		•	•	•	•	12
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne de transmission finale	•	•	•	•	•	12
Contrôle du fonctionnement des dispositifs électriques de sécurité (capteur de béquille latérale, interrupteurs frein avant et arrière, contacteur d'arrêt du moteur, capteur des vitesses / point mort)	•	•	•	•	•	12
Contrôle des dispositifs d'éclairage, clignotants, avertisseur sonore et commandes	•	•	•	•	•	12
Raz indication Service à l'aide du DDS	•	•	•	•	•	-
Test final et essai sur route, avec contrôle du bon fonctionnement des dispositifs de sécurité (ex. : ABS) et du régime de ralenti	•	•	•	•	•	12
Nettoyage doux du véhicule	•	•	•	•	•	12
Remplissage du coupon de révision dans la documentation de bord (Livret de Service)	•	•	•	•	•	12

Pour le tarif, même si le coût horaire varie en fonction des régions, comptez 200 € pour une vidange (100 € de produit et 100 € de main d'oeuvre). C'est cher pour une révision. **Chez Honda, j'étais à peine plus de 100 €**, mais ici l'huile est de la 10W50 Racing, probablement la même référence pour toutes les machines Ducati. Est-ce que j'ai besoin de ce niveau d'exigence ? Non, mais c'est dans le carnet d'entretien. Donc la révision des 12000 km, incluant la vidage, est à 450 € et presque 1000 € pour les 24000 km.



Contacteur de pédale de frein. Source :
scramblerforum.com

Finalement, ce que vous gagnez en assurance, vous le perdez en entretien.

« Je n'ai pas de problème avec cette Ducati »

Un mot sur la fiabilité. Je ne suis jamais allé au garage en dehors de la révision initiale des 1000 km et des 1 an et 12000 km. Je n'ai jamais appelé l'assistance Ducati, ni constaté de défauts temporaires ou de voyants sur le tableau de bord. **Je considère que ma moto est fiable.** Je n'ai jamais eu de problème ma Honda. Je n'ai pas de problème avec cette Ducati.

Pour être honnête, **il y a quand même une pièce qui a été remplacée.** Le contacteur de pédale de frein est une nouvelle pièce pour la version

2019. C'est un élément en plastique qui est clipsé à côté de la pédale et qui déclenche l'allumage du feu stop. J'avais lu sur des forums que la pièce était fragile et que le contacteur avait tendance à se décrocher. L'été dernier, pendant mes « exploits » dans les Alpes, j'ai eu le problème : le contacteur s'est délogé. Je savais donc quoi faire pour le remettre en place mais la pièce était fragilisée. J'ai profité de la révision pour le remplacer. Coût unitaire hors-taxe : 35 €. Pour moi, c'est un défaut de conception et la pièce sera probablement à nouveau amenée à casser dans quelques temps. Dans ce cas, j'enlèverai le contacteur pour ne garder que celui du levier de frein avant.

Le futur

Stop ou encore ?

Finalement, la partie coût et entretien change un petit peu la donne. J'ai toujours souhaité avec cette deuxième moto, **ne pas la garder trop longtemps**. La vendre au bout d'un an si j'étais déçu, et je vous rassure elle n'est pas sur *Le Bon Coin*, ou la vendre pour les 2 ans à la fin de la garantie. Mais si les 2 ans coïncident avec la révision des 24000 km, autant réfléchir à la vendre à un professionnel qui dans tous les cas reprend le véhicule sous la cote pour effectuer une révision complète avant la remise en vente. Le confinement pendant 2 mois fait aussi que je serais plus proche des 20000 km au bout des 2 ans que de 24000 km.

Quelle moto pour 2021 ?

Si on reste chez Ducati, la logique irait vers la **Multistrada 950**, un trail avec une version avec jantes à rayons. Mais ça reste une moto lourde, puissante, imposante, chère et peut-être pas adaptée à mon gabarit. J'aime beaucoup aussi le style de l'**Hypermotard 950** mais je ne suis sûrement pas la cible pour ce roadster qui n'incite pas aux respects des limitations de vitesse. Il ne faut pas oublier la gamme des **Scrambler 1100** mais malheureusement il n'y a pas d'équivalent à la Desert Sled, pour ne faire d'ombre à la Multistrada justement.



Concept Desert X présenté en 2019

On peut quand même rappeler que Ducati a présenté le concept **Desert X** qui montre une remplaçante à la Desert Sled avec plusieurs réservoirs, une tablette en guise de tableau de bord et une face avant type Dakar. Ça reste un concept mais cela donne un aperçu de l'orientation que la gamme Scrambler pourrait prendre dans les prochaines années. Finalement c'est le **Monster 821** qui a ma préférence chez la marque italienne. Un roadster, épuré, différent, qui a du charme et qu'on ne croise pas partout !

Rapidement si je balaye le catalogue des autres marques, je pourrais me projeter sur une **F900XR**, le trail routier de BMW pour concurrencer la Yamaha **Tracer 900**, qui elle, commence à être vieillissante. Triumph vient de sortir ses **Tiger 900**. KTM a toujours sa **790 Adventure** mais je trouve son look un peu trop plastique. Et chez Husqvarna, on trouve un concept prometteur avec la **Norden 901**, un trail paré pour l'aventure. Pour terminer chez Honda, on rêve toujours d'une petite **Africa Twin 800cc** alors que la marque augmente la cylindrée à 1100cc pour le modèle 2020.

Bref, à suivre d'ici un an.

Et vous, en quoi me voyez-vous rouler l'an prochain ?

Conclusion

Cette Desert Sled n'est pas une moto qui plait à tout le monde et c'est ça que j'aime. Ce look différent, ce gros X rouge qui colle parfaitement

bien avec les couleurs de ce blog. Vendue à presque 12000 €, elle est plus chère que le Scrambler de base (2400 € de plus par rapport à l'**Icon** et même plus de 3000 € par rapport à la **Dark Icon**, la nouvelle entrée de gamme et qui est réellement le bon plan pour 2020). Une machine qui n'est pas sans défaut et dont le positionnement marketing ne correspond pas à l'usage qu'en feront la majorité des propriétaires, sûrement plus nombreux à monter sur les trottoirs en ville qu'à s'aventurer dans un désert. Mais c'est une moto qui rend de nombreuses choses possibles : vous pouvez mettre des pneus plus orientés off-road, vous pouvez rajouter un jerrican d'essence pour plus d'autonomie. Mais vous pouvez aussi l'équiper avec de la bagagerie *vintage* pour parader dans les beaux quartiers avec une chemise à carreaux.

En passant de la CB650F à la Desert Sled, je voulais découvrir une nouvelle façon de rouler. Ce n'est pas un trail, c'est pas une enduro, c'est un scrambler. Maintenant je ne suis pas contre quelques sensations et revenir vers une machine plus racée ne me dérangerait pas ! Rendez-vous l'an prochain mais il est évident que la situation sanitaire liée au *Covid-19* aura un impact, tant sur les constructeurs qui peuvent retarder la conception de nouveaux modèles, que sur moi : ai-je vraiment besoin de changer de moto en cette période difficile ?