

# Scrambler Desert Sled, essai longue durée sur 32 000 km

16 octobre 2022



Depuis le printemps 2019, je roule avec la **Scrambler Ducati Desert Sled**. J'ai déjà beaucoup partagé au sujet de cette moto. Dès l'achat, avec les raisons qui m'ont poussé à choisir ce modèle, puis avec le [top 5](#) et le [flop 5](#) des choses que j'apprécie et que j'aime moins. Enfin, [après une année complète et 12 000 km, j'ai présenté un premier bilan](#). Désormais, avec plus de 32 000 km au compteur en 3,5 ans, il est temps d'actualiser ce bilan !

## **Le choix**

Sans revenir en détail sur mon choix, pour résumer, je voulais une moto **différente, peu diffusée** et avec quelques **aptitudes en tout terrain**. Je sortais de 3 ans avec un roadster, la [Honda CB650F](#), et je voulais une moto typée trail mais avec un look particulier pour changer des trails routiers comme les Tracer, Versys ou V-Strom pour ne citer que ces modèles japonais. Les prétendantes étaient donc plutôt européennes avec leur gamme néorétro : **R nineT** chez BMW ou **Scrambler** chez Triumph ou Ducati. A mes yeux, Ducati avait la gamme la plus étendue et la petite cylindrée en 803 cc me correspondait mieux. Surtout, cette déclinaison

**Desert Sled** avait plus qu'un look off-road, elle avait aussi de pièces spécifiques comme un cadre renforcé, un sabot moteur en acier, des jantes à rayons, des fourches et suspensions réglables, et un mode off-road pour désactiver l'ABS.



Une moto peut en cacher une autre

Ayant très peu de retour sur cette moto en dehors des essais lors de son lancement en 2017, **j'avais peur de m'engager**. Est-ce une moto fiable ? Utilisable au quotidien sur route ? Capable de faire plus de 10 000 km par an sans coûter un bras en entretien ? Je voulais même partir sur un modèle d'occasion afin de limiter le coût d'acquisition, et la moins value lors de la revente. J'étais tellement peu sûr de mon choix que j'avais même gardé ma CB650F et que je destinais plutôt cette Desert Sled en « deuxième moto ».



Scrambler Desert Sled, modèle 2017 (phase 1)

Malheureusement, si une moto est peu répandue, elle est aussi rare en occasion, surtout qu'elle n'était au catalogue que depuis 2 ans. J'étais même tombé sur des annonces avec seulement 1 000 km et un prix de vente équivalent à du neuf car équipées de quelques accessoires en plus ! En 2019, au moment de mon achat donc, est apparu la **deuxième génération de Desert Sled** : outre un nouveau look avec un cadre rouge et des jantes noires au lieu du cadre noir et des jantes dorées, la dotation de série s'était grandement améliorée : ABS d'angle, embrayage hydraulique, jauge à essence, indicateur de rapport engagé, clignotants LED, selle plus confortable et moins glissante, feu diurne automatique. Plus d'hésitation, il me fallait ce nouveau modèle, en neuf donc. C'est l'achat que j'ai réalisé en mars 2019.

## Les qualités

### Look

Le look est très personnel. On aime ou n'aime pas, il n'a pas vraiment à débattre. Vous vous en doutez, si j'ai acheté cette moto, c'est que

j'accroche à son style. Mais je dois avouer que d'origine, je la trouvais un peu trop simple. Dès les premières semaines, j'ai rajouté les **pare-mains en acier Barkbusters**. Avec des coques blanches et des déflecteurs noirs, on retrouve le même code couleur que le garde boue avant d'origine. J'ai aussi ajouté des clignotants LED intégrés. Outre la protection, puisqu'en tombant ce sont les pare-mains qui vont prendre protégeant ainsi les rétroviseurs et le réservoir, cela « habille » la moto et la rend encore plus « baroudeuse ».

En 2021 est sortie une édition limitée *FastHouse* en noir et rouge. C'est aussi très beau et si j'avais du l'acheter à cette période, je pense que j'aurais pris ce modèle. D'ailleurs, cela m'a poussé à changer sur ma moto le cache réservoir pour le passer du gris argenté d'origine à du noir mat.

Désormais au catalogue en neuf eu 2022 il ne reste qu'un modèle tricolore bleu blanc rouge façon « Rallye » ou Dakar avec un cadre noir. J'accroche moins à ce coloris, mais cela reste très subjectif.



Edition limitée FastHouse sortie en 2011, fantastique !



Le dernier coloris à date du Scrambler Desert Sled, j'accroche moins...



Elle a quand même un sacré look cette moto. Surtout avec « mes » ajouts !

## Consommation

Une crainte est devenue une qualité. Celui de **l'autonomie et de l'aptitude à voyager** avec cette moto. Avec 13,5 l de capacité, le réservoir me semblait un peu juste. La consommation mixte est annoncée à 5,4 l / 100 km, soit autour de 200 km (250 km avec une règle de trois). Ma Honda avait 17,3 l de réservoir et je faisais 350 km sans problème. C'était un vrai plus car mes journées sont justement calibrées sur cette distance. Avec mon style de conduite très tranquille, j'arrive en réalité avec la Desert Sled à **une consommation de seulement 4,5 l / 100 km** qui s'approche même des 4 l / 100 km en mode road trip avec du SP98. Même si cela dépend du style de conduite de chacun, **je table sur une autonomie de 250 km**. Le voyant de réserve s'allume après 10 l de carburant consommés, donc il vous reste 3,5 l, de quoi trouver sans problème une station service, même en montagne.

## Bagagerie

L'autonomie ne fait pas tout pour voyager avec une moto, il faut aussi pouvoir la « charger » pour emporter ses affaires. J'ai opté pour différents modèles de chez SW Motech. J'avais pu les présenter dans [un article](#). Dans un premier temps, j'ai utilisé les **sacoches cavalières Blaze** de 14 à 21 l chaque (donc le double en capacité) : il existe une fixation spécifique pour la Desert Sled. J'avais complété avec une sacoche de réservoir à sangles, modèle **Enduro**, de 12 à 15 l. Plus récemment, j'ai renouvelé cet équipement avec une sacoche de selle générique **Rearbag Pro** (de 22 à 34 l) et une sacoche de réservoir magnétique **Daypack** (de 5 à 8 l). Ayant installé les protections moteur sur le côté de la moto, je m'en suis servi pour fixer une sacoche latérale **Drybag 80** (8 l). Bref, cette moto est tout à fait capable de transporter de la bagagerie et surtout sans dénaturer son style et sans fixer de support topcase à l'arrière.



La Desert Sled en mode road trip, ici avec les sacoches cavalières



La Rearbag Pro épouse bien la forme de la selle et est parfaitement fixée à la moto

Toujours pour la bagagerie, Ducati propose une gamme officielle, en partie basée sur des modèles Givi. J'ai opté pour du SW Motech car je trouvais ces modèles plus robustes et plus pratique pour mon usage. Il existe aussi des bagages plus orientées vintage, comme la gamme Legend Gear.

## Les défauts

Les défauts, c'est sûrement la raison pour laquelle vous être sur cette page ! Les gens veulent savoir ce « qui ne va pas » avec une moto, sûrement en vue d'un achat. Et je peux vous comprendre. Certains défauts peuvent être rédhibitoires et permet dans un sens de faciliter le choix d'une moto. Les éléments que je vais vous présenter sont issus de mon expérience. Peut-être que d'autres possesseurs de Scrambler auront trouvé des défauts ou eu des pannes dont j'aurais été épargnés. C'est

aussi très subjectif. Par exemple, **oui, la moto chauffe mais pour moi ce n'est pas un défaut**, c'est le fonctionnement normal d'une moto avec un refroidissement par air. Mais si vous faites beaucoup de la ville peut-être que votre avis sera différent.

## **Ergonomie des commandes**

Sans surprise, les défauts que j'avais entrevu dès les premiers jours sont toujours là. Oui **l'ergonomie du comodo gauche** peut être surprenant. Éteindre les clignotants peut vous amener à remettre à zéro le trip courant, si le clignotant s'était éteint de lui même avec l'arrêt automatique. Le bouton du klaxon est tout petit et peu accessible, soit tout le contraire des Honda. Le bouton d'appel de phare a tendance à se gripper après un lavage à l'eau : mais un petit coup de bombe « spéciale contacteur » permet de remettre les choses en ordre. Si le problème venait à s'aggraver, un changement complet du comodo peut s'envisager en achetant la pièce « commutateur gauche » (*left switch*), référence 65110271C, facturé autour de 120 €.

Le tableau de bord est un simple rond monochrome à cristaux liquides, très basique et pas forcément lisible, même en apposant un film anti-reflet. Il y a bien une jauge à essence et l'indicateur de rapport engagé, mais par exemple **Triumph sait faire des choses bien plus jolies, tout en couleur**, personnalisable, en gardant un look rétro. Activer les poignées chauffantes (que j'ai installé en option) ou le mode off-road nécessite de rentrer dans plusieurs sous-menus. Rien de bloquant pour moi, mais il y a matière à faire mieux.



Ça commence à faire vieux ce compteur rond monochrome...



Triumph sait faire plus joli !

### **Capteur de pédale de frein**

Un défaut de conception dont j'ai eu connaissance par des [forums](#) avant de le rencontrer moi même est celui du **capteur pour la pédale de frein** (donc pour le frein arrière). C'est une nouvelle pièce introduite avec la phase 2 en 2019. La pièce est très fragile est pas forcément adaptée à de fortes vibrations. C'est un bout de plastique qui est clipsé derrière la pédale. Le principe est que le feu stop est éteint quand le contact est fait. Dans ce cas, il y a une compression avec une petite bille. Quand vous freinez en appuyant sur la pédale, cela libère le contact et allume le feu stop.

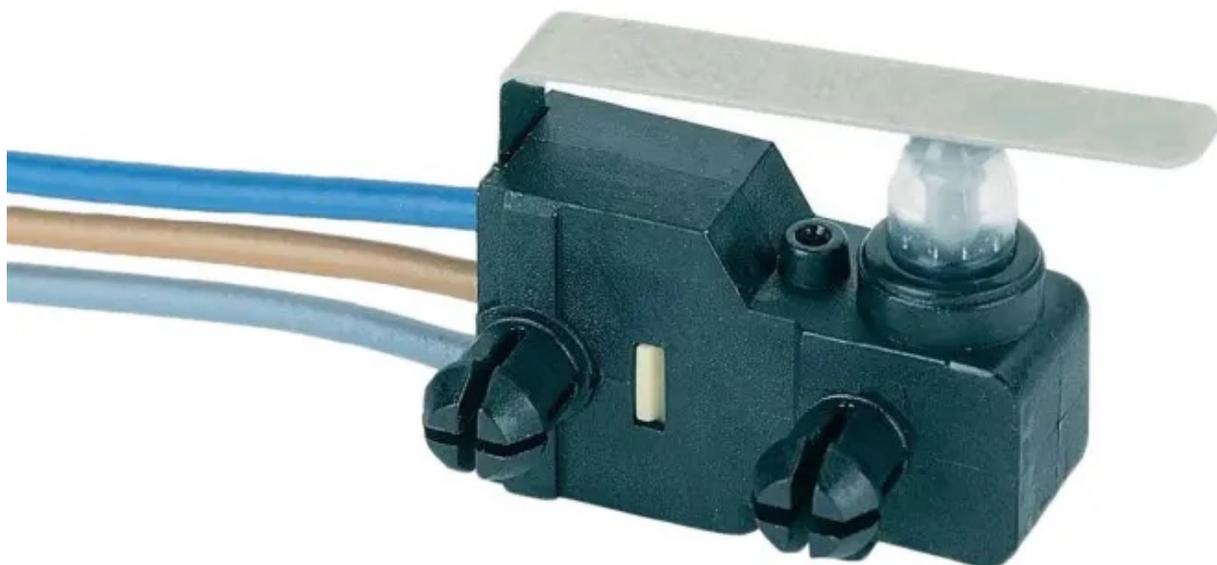


Contacteur de pédale de frein. Source :  
[scramblerforum.com](http://scramblerforum.com)

Problème, si la pièce est abimée et qu'elle sort de son logement, le contact ne se fait mal et donc le feu stop va s'allumer en permanence ! Voilà un gros problème de sécurité pour ceux qui vous suivent. En débranchant le capteur, cela permet d'éteindre le feu stop et de ne le faire fonctionner qu'avec le levier de frein avant. Ce qui est à mon avis plus sûr car vous freinez forcément de l'avant. J'ai déjà remplacé

deux fois la pièce, autour de 35 €. Il s'agit d'ailleurs d'une pièce du marché fabriquée par Marquardt (référence 1022.2201) que Ducati utilise sous la référence 53920901A (anciennement 53940901A).

Toujours côté freinage, **le levier à l'avant est assez mou**. Même avec un changement du liquide à la révision des 24 000 km et à une purge l'année suivante, cela manque de « mordant ». Il faut s'habituer à écraser le levier si on veut freiner. On aurait pu s'attendre à mieux grâce à l'étrier Brembo.



Voilà la pièce qui sert de contacteur pour la pédale de frein

### **Qualité de certaines peintures**

Un autre défaut que j'ai découvert avec le temps est celui de la **qualité de certaines peintures**. Si on observe attentivement la partie du moteur juste derrière le garde boue, on constate que, pour la phase 1, la pièce était brute, couleur acier, alors qu'avec mon modèle, la pièce est peinte en noir. Avec le gravillon qui fleurit sur les routes en France à l'été, cela cause des impacts sur la peinture. Je me suis amusé à revoir mes photos sur Instagram au fil des ans, pour voir la dégradation s'accroître. Rien de méchant, c'est purement esthétique.

J'ai passé un coup de bombe de [peinture noir mat spéciale haute température](#) pour « corriger » le problème, mais ça risque de revenir

avec le temps.

J'ai aussi remplacé le sabot d'origine par un modèle de chez **Evotech Performance**. Il remonte bien plus haut que celui d'origine avec une forme en « L ». Il semble moins massif, moins large, mais ce côté noir mat va finalement bien avec ma moto.



Avec le temps, la peinture « saute » derrière le garde boue



Après le passage d'une bombe de peinture haute température, c'est plus propre !



Nouveau sabot moteur Evotech Performance, plus haut que celui d'origine

## **Poids, puissance, hauteur**

Un point factuel est celui du **poids de la moto : 209 kg tout plein fait** avec une puissance de 73 cv. C'est certes plus léger que des gros trails de 230 à 250 kg ou qu'une Beneli TRK 502 (235 kg pour 47 ch), mais cela peut être handicapant si vous comptez sortir souvent des routes bitumées et que vous devez relever ou déplacer la moto. Ce n'est clairement pas une moto d'enduro ! Si la selle est fine, sa hauteur à 860 mm est également un poil élevée. Mesurant 1,75 m, il me manque 1 à 2 cm, en fonction du type de bottes que je porte, pour être bien à plat. Et si la selle basse qui réduit de 2 cm sa hauteur vous tente en option, sachez que vous perdez en confort, car cette selle est moins épaisse. A l'inverse, la selle confort augmente encore plus la hauteur...

La mise sur l'angle est assez déstabilisante

Si on ajoute à cela les pneus Pirelli Scorpion Rally STR avec un relief assez prononcé, surtout neuf, la mise sur l'angle est assez déstabilisante, surtout au début, on a l'impression que l'on va chuter à chaque virage. C'est sûrement mon non-experience qui parle et qu'un gros trail avec une jante de 21 pouces est encore plus impressionnant. Venant d'un petit roadster qui colle à la route, il a fallu m'habituer ! Raison pour laquelle **j'ai revendu ma CB650F quelques semaines après l'arrivée de la Desert Sled** : je n'arrivais pas à passer de l'une à l'autre tant la conduite est différente !

Tous ces points sont donc à prendre en compte si vous envisager d'acquérir cette moto, un essai me semble indispensable.

## **Prix actuel de vente**

Si le passage de la phase 1 à la phase 2 en 2019 a amené une augmentation de prix, passant de 11 200 € à 11 800 €, cela me semblait justifié par rapport aux différents ajouts. Depuis, chaque année, Ducati augmente le prix de quelques centaines d'euros **sans proposer de nouveauté**, en dehors du passage de Euro 4 à Euro 5. Désormais il faut déboursier 12 490 € en neuf, hors frais de mise en circulation et de carte grise ! Cela commence à être un frein, surtout quand on regarde la concurrence : la Triumph Scrambler 900 est à 11 295 €, soit 1000 € de moins. Si **lors de mon achat le prix n'était pas un défaut**, j'avais même parlé d'un point positif car je le trouvais raisonnable pour une Ducati

bien équipée, aujourd'hui ce n'est plus le cas...

En réalité cette forte augmentation de prix permet de « caser » un nouveau modèle de Scrambler dans la gamme : l'[Urban Motard](#) à 11 790 €, soit le prix d'une Desert Sled en 2019. Jantes à rayons de 17 pouces, garde boue haut, pneus lisses, hauteur de selle plus basse, support de plaque déporté, voilà en quelques mots les caractéristiques de cette nouveauté 2022 qui rappelle en réalité le **Scrambler Urban Enduro** retirée du catalogue en 2017.



Ducati Scrambler Urban Motard, disponible depuis 2022



« L'ancêtre » Ducati Scrambler Urban Enduro, retiré en 2017

## Coût de l'entretien

J'ai déjà fait un [article complet sur le coût de l'entretien de cette Desert Sled](#). Je vous encourage vivement à le lire. Ce coût, qui est donc élevé puisqu'on est dans la rubrique des défauts, est dépendant de votre usage. Si vous faites 3 000 km par an, la révision mineure des 12 000 km (facturée autour de 450 €) n'aura lieu qu'au bout de 3 ans et la révision majeure des 24 000 km (facturée 900 €) dans 6 ans. Et peut-être même que vous n'arriverez jamais à ce kilométrage ! Dans ce cas, vous serez bon pour un entretien annuel, autour de 200 €.

Dans mon cas, en roulant 10 000 km par an, il faut prévoir un **sacré budget entretien**. Sans compter les pneumatiques avec une durée de vie de 8000-9000 km pour l'arrière (150 €) et le double de longévité pour l'avant (120 €). Niveau tarif, la seule bonne surprise vient de

l'assurance : c'est une moto sage, peu puissante, qui s'adresse à un public plus âgé, votre cotisation sera sûrement très abordable, surtout par rapport à des roadsters aussi puissants mais moins cher à l'achat.

## Les souhaits

Il est assez délicat de parler de souhaits pour un nouveau modèle de Desert Sled car **il est presque acquis qu'il n'y en aura pas** ! La moto off-road chez Ducati c'est désormais la **DesertX**, une moto plus moderne, plus puissante, et aussi plus chère (à partir de 17 390 € en octobre 2022). Pourtant en 2019, le concept Desert X était présentée comme un membre dans la famille Scrambler, voire même comme la « remplaçante » de la Desert Sled !



DesertX, désormais sous la marque « Ducati »



Concept Scrambler Desert X présenté en 2019

Et si vous voulez un look plus urbain, l'**Urban Motard** est désormais au catalogue. Il est en revanche acquis que la gamme Scrambler va évoluer techniquement en 2023. Un des défauts cités plus haut sera d'ailleurs corrigé avec un tableau de bord qui devrait gagner en couleur et en fonctionnalité. Si vous espérez une version 1100 cc de la Desert Sled, vous devriez être déçus ! A noter que cette nouvelle gamme n'a pas encore été officialisée au moment où je rédige cet article, les premières informations seront dévoilées en novembre 2022.

#### **Mise à jour : 7 novembre 2022**

La deuxième génération de Scrambler attendue pour 2023 vient d'être dévoilée par Ducati. Les nouveautés concernent la personnalisation autour du réservoir, un nouvel écran couleur rectangulaire, deux modes de conduite, une jante de 18 pouces à l'avant et la possibilité de mettre un shifter up/down. La gamme se réduit à 3 modèles : **Icon** (10 990 €), **Full Throttle** (12 390 €) et **Nightshift** (12 390 €). Exit donc la Desert Sled et l'Urban Motard !



## Les regrets

Je ne regrette pas d'avoir choisi cette moto ! Si vous regardez les premières vidéos à son sujet, **je me projetais uniquement sur 1 à 2 ans**. Bien sûr, il y a eu le Covid-19 qui a freiné mes sorties en 2020 mais si presque 4 ans après son achat j'ai toujours cette moto, c'est bien qu'elle correspond à mes attentes. J'avais peur de sa faible autonomie, de son manque de confort sur route, de sa hauteur de selle ou de sa non-fiabilité, et finalement je n'ai eu presque aucun soucis. J'ai pu aller partout où je voulais ([les Alpes](#), [les Pyrénées](#), [l'Auvergne](#)) sans me sentir « limité » par la moto. Si vous tenez à lire un regret de ma part, je pourrais citer le désert des Bardenas en Espagne qui était un objectif en écho au nom de cette moto et qui n'a effectivement pas été réalisé (il faut compter 2 jours de trajet rien que pour l'aller sans autoroute depuis Montpellier et je n'ai jamais réussi à planifier ce type de voyage).

Mes goûts ont évolué

En réalité, mes goûts ont évolué. **Le changement de moto en 2019 m'a fait du bien**. J'ai changé de position de conduite (plus droit), de rythme (plus cool, moins nerveux), j'ai pris goût à des accessoires hors de prix pour le style. Si je voulais la garder uniquement 1 ou 2 ans, c'était justement pour provoquer une nouvelle évolution lors du changement de moto, et ne pas stagner, voire régresser, avec le même modèle sur une trop longue période.

Si j'avais choisi cette Desert Sled c'était pour ses (légères) aptitudes off-road. C'était dans mon cahier des charges, **il fallait que je puisse rouler sereinement sur des chemins en terre**. Les chutes ne devaient pas me faire peur et j'avais protégé la moto en conséquence. Je voulais quitter la route, d'abord pour connaître autre chose, mais aussi pour m'éloigner des « mauvais » conducteurs, des gens qui collent, qui coupent les virages, qui roulent à gauche, etc. Pour moi, les chemins étaient synonyme de tranquillité, de facilité, d'insouciance. En 6 mois, j'avais parcouru pas mal de secteurs en off-road dans ma région ([Lac du Salagou](#), [Lac de Villefort](#), [Mont Lozère](#), [Mont Aigoual](#)) me permettant de redécouvrir des zones que je connaissais bien côté bitume.

J'ai été « mal » influencé par certaines vidéos

L'étape d'après a été les Alpes en off-road. Je me suis régalé à

visionner sur YouTube des vidéos tournées à moto au Colle dell'Assietta ou du Finestre en Italie, le Sommelier ou le [Parpaillon](#). Mais **j'ai été « mal » influencé par certaines vidéos** et probablement involontairement par le fait que sur YouTube, **on ne vous montre que quelques minutes d'ascension**. Cela gomme donc la difficulté et la durée réelle de l'exercice. J'ai cru que l'off-road était accessible et que la moto, grâce à ses pneus, ses protections et sa garde au sol, faisait tout le travail à la place du pilote..



Off-road dans les Alpes. Facile.

L'off-road est aussi dangereux que la route

Après un passage au [Col du Parpaillon](#) sous un orage où la piste s'est transformée en torrent de boue, j'ai compris que **l'off-road est aussi dangereux que la route**, même si les risques ne sont pas les mêmes. Il ne faut pas partir seul, il faut surveiller de près la météo, il faut baisser la pression de ses pneus et surtout il faut maîtriser sa moto. Cela s'apprend à rouler sur des chemins, et ce n'est certainement pas au programme du permis moto.

Je considère la moto comme un moyen d'évasion, pour être seul, pour être tranquille, et **je suis donc en quelque sorte « incompatible » avec des gros road trips orientés off-road**. Me voilà donc avec une moto que j'avais achetée pour faire un peu de chemins alors que finalement je ne roule plus que sur du bitume. Comme probablement 99 % des acheteurs de Desert Sled !

Ainsi, si là, tout de suite, je devais choisir un modèle de Scrambler, **l'Urban Motard aurait plutôt ma préférence**. Un look baroudeur mais un usage 100% routier ! Mon regret est de ne pas avoir su que l'off-road était une discipline exigeante. Si la Desert Sled donne envie de partir à l'aventure, peut-être qu'**il faut envisager de se former afin d'exploiter son potentiel**.

## Conclusion

La moto parfaite n'existe pas. Je savais que la Desert Sled n'était pas une moto nerveuse, puissante ou bon marché et de ce fait, ces points ne m'ont pas gêné. Son style de baroudeuse chic, son réservoir blanc brillant avec ce gros X rouge, désormais sur fond noir pour mon modèle, fait toujours son effet. Bien sûr, on n'achète pas une moto pour plaire aux autres, mais c'est toujours agréable de **ne pas passer inaperçu**. Pourtant personne n'imagine cette moto dans la boue même si elle en est capable (et encore plus si vous remplacez les pneus d'origine). Son coût, que ce soit à l'achat ou à l'entretien et ses prestations moyennes, sans être médiocre mais sans jamais être excellentes, **la condamne à une certaine forme de confidentialité et probablement à quitter le catalogue Ducati à très court terme**. Désormais, les clients potentiels auront tendance à partir, soit sur une DesertX pour l'efficacité en off-road (4 900 € plus chère), soit sur l'Urban Motard pour le style (800 € plus abordable). Cette Desert Sled devrait donc

être une très bonne affaire sur le marché de l'occasion, avec un prix accessible autour de 6 000 € ( ), souvent très bien équipée et avec une fiabilité assurée, sous réserve d'un entretien minutieux.