

Les 3 ans de la Desert Sled à la neige

3 avril 2022



Pour fêter les 3 ans de ma Scrambler Ducati Desert Sled, direction le Mont Aigoual pour profiter de la neige de printemps et tester du nouveau matériel.

Balade

L'objectif de la balade n'était pas vraiment de découvrir de nouvelles routes (elles seront cependant bien présentées dans la partie [Road book](#) de cet article), mais bien de tester du nouveau matériel. A noter que l'ensemble des produits a été acheté par mes soins, il n'y a aucun partenariat avec les marques. Les liens indiqués dans l'article sont affiliés et permettent de récupérer un petit pourcentage sur les ventes.

GoPro Hero 10 Black

Côté vidéo, j'ai complété mon équipement avec la dernière génération de GoPro sortie fin 2021 : [la Hero 10 Black](#). Même taille et même format que la [Hero 9 Black](#) sortie un an plus tôt, cela permet de conserver l'ensemble des accessoires (protection en mousse ou en silicone,

[objectif Max ultra grand angle](#), [filtres ND de chez PolarPro](#), [télécommande The Remote](#), etc.).

La nouveauté vient de l'intérieur avec la nouvelle puce maison « GP2 » (la GP1 était sortie avec la Hero 6 Black) qui permet de doubler les fréquences d'images. La 5,3K passe ainsi de 30 à 60 fps, la 4K de 60 à 120 fps, etc. Utile pour faire des ralentis.

Le reproche, en revanche, est celui de l'autonomie. Alors qu'avec la Hero 9 Black on avait enfin un vrai gain de 20 %, sur la Hero 10 et son nouveau processeur plus puissant, l'autonomie est de nouveau en baisse. **Par exemple, avec le mode 2,7 K en 60 fps : l'autonomie est de 90 minutes avec la Hero 9 et de seulement 73 minutes avec la Hero 10.** [Tous les chiffres sont disponibles sur le site GoPro.](#)



GoPro Hero 10 Black et son module média

Côté audio, même si [l'ancien adaptateur micro en USB C](#) de la Hero 5 Black est toujours compatible (quelle longévité, c'est le contraire de l'obsolescence programmée !), j'ai opté pour le [Module Média \(ou Media Mod\)](#) afin de brancher un micro avec une prise jack 3,5".

J'avais toujours refusé cet accessoire que je trouve gros, lourd et qui rend le changement de batterie peu pratique (il faut tout démonter et sortir la caméra du module). Mais si cela permet d'avoir moins de bug qu'avec l'ancien adaptateur micro, je vais me résigner à l'utiliser, faute de mieux.

A quand un micro bluetooth compatible avec les intercoms ? A noter que le firmware [GoPro Labs](#) rend compatible le contrôle vocal avec la

dernière génération d'intercom Sena. Un bon début.



Nouvelle batterie GoPro Enduro

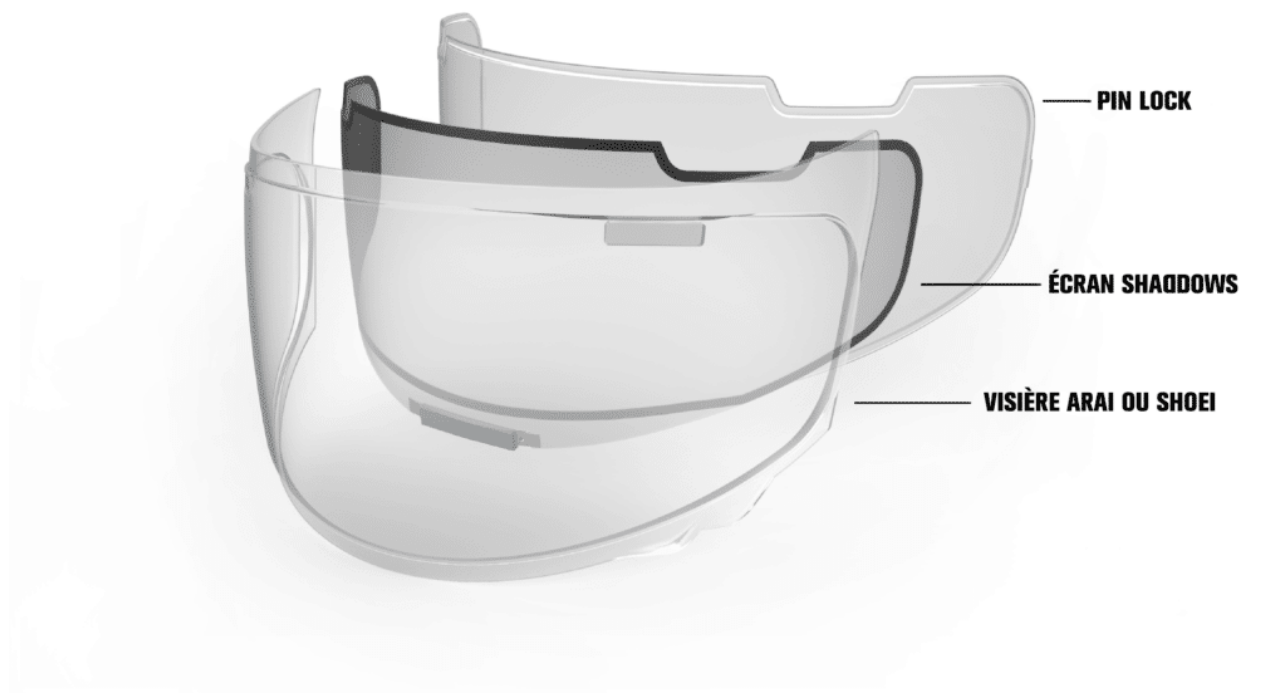
L'autre point à souligner est la sortie d'une **nouvelle batterie** « **Enduro** » avec une base grise. Compatible Hero 9 et Hero 10, elle permet d'être plus *endurante* dans des conditions extrêmes (froid ou chaleur). Dans certains cas, la batterie classique (à base bleue) refusait de lancer la caméra ou se déchargeait plus vite. Avec ce nouveau modèle, la caméra doit pouvoir fonctionner. Utile pour les sorties à la neige ou dans le désert. Pas forcément à moto, ou en tant que *motard du dimanche* je limite mes sorties si les conditions météo sont extrêmes. La charge est également plus rapide. Son prix est de 25 € au lieu de 19 € pour le modèle de base.

Finalement, la vraie nouveauté de cette Hero 10 Black est son **mode de couleur** « **naturel** ». En plus du profil *plat* (couleur fade qui nécessite d'être reprise lors du montage) ou du profil *GoPro* (couleur très saturée), ce profil *naturel* permet d'avoir un niveau intermédiaire ...plus naturel. Le nom est finalement très explicite ! Dommage d'avoir attendu la dixième génération pour introduire ce mode de couleur. Si les plus experts ne jurent que par le profil *plat* pour avoir toute la liberté lors du montage, n'oublions pas qu'une GoPro est une caméra grand public est qu'il est nécessaire que la vidéo enregistrée sur la carte SD soit directement exploitable par 99% des acheteurs. Mon seul regret est qu'en utilisant à la fois la Hero 9 et la Hero 10, le rendu ne sera pas le même suivant la caméra.

Ecran solaire

A moto, pour protéger vos yeux du soleil, il y a plusieurs solutions. Lunettes de soleil, mais pas évident à les mettre dans le casque, écran solaire rétractable pas forcément manipulable avec des gants de moto, écran toujours teinté au risque d'être trop sombre par moment, etc. Avec mon SHOEI NXR, j'avais opté pour [l'écran photochromique Transitions](#). Il s'agit d'un écran clair qui s'assombrit avec la soleil grâce à une réaction chimique. On trouve aussi cette même technologie sur des lunettes de vue.

Le problème est **sa lenteur**, presque 2 minutes pour avoir un écran foncé et **sa durée de vie réduite**, à peine 2 ans. En effet, avec le temps la réaction chimique devient plus lente, et la teinte moins foncée. Acheté à 150 € puis renouvelé 2 ans plus tard à 170 €, [le prix catalogue est désormais de 180 €](#) ou même 200 € pour la version adaptée au nouveau SHOEI NXR2 ! Bref, un sacré budget en plus du casque.



Ecran solaire electro photochromique

Si mon NXR arrive en fin de vie et que j'envisage son remplacement pour fin 2022, je n'avais pas envie de réinvestir dans ce matériel. Je me

suis laissé tenter avec **l'écran photochromique Shaddows** qui se glisse entre le pin lock anti buée et l'écran extérieur.

Grâce à un petit capteur solaire, il fonctionne de manière électrique avec un assombrissement immédiat (de 1 à 3 secondes). Un concept très prometteur sur le papier malgré un prix élevé (250 €). N'ayant trouvé aucun article objectif sur le sujet, autre que les publications rédactionnelles sponsorisées, j'ai franchi le pas de l'achat sans vraiment avoir la garantie que cela allait correspondre à mes attentes...

Le fait qu'il soit compatible « SHOEI », et pas avec un modèle de casque en particulier, m'a convaincu. Et si la durée de vie est supérieure à 2 ans, alors que le coût sera finalement inférieur au modèle Transitions à renouveler 2 à 3 fois sur la durée de vie d'un casque. Il est trop tôt pour le savoir (le produit a moins d'un an et je le teste depuis 5 sorties). **Je prévois un article dédié sur le sujet car si le concept est séduisant, les défauts sont nombreux. Ne l'achetez pas sur un coup de tête [[Mise à jour : l'article est disponible](#)].**

Sacoche de réservoir magnétique

J'aime beaucoup les sacoches de réservoir et encore plus avec le système d'anneau (TankLock chez GIVI, Evo ou Evo Pro chez SW Motech). Mon grand regret avec la Scrambler Ducati est qu'**aucune marque ne propose le système**. En effet, il n'y a pas vis sur le réservoir (elles sont à l'intérieur, uniquement visibles quand la trappe est ouverte). Si pour certains modèles qui posent problème les marques proposent des adaptateurs spécifiques et se creusent la tête pour trouver des solutions (MT-07...), ce n'est pas le cas avec mon modèle. Dommage.

Il est cependant possible de fixer une sacoche, soit par des sangles et c'était le cas avec le [modèle SW Motech Enduro](#) que j'ai utilisé pendant 2 ans. Mais je voulais un système plus simple qui ne prenne pas 5 minutes à mettre en place ! Surtout, avec les sangles, il y a un risque qu'elles fondent si elles touchent les collecteurs, notamment lorsque vous détachez la sacoche pour faire le plein d'essence.



SW Motech Daypack magnétique, de 6 à 9 litres

J'ai donc opté pour un modèle magnétique. Le [Daypack magnétique](#) SW Motech est donc la déclinaison du Daypack Evo Pro, mais sans la bague de fixation. Avec une contenance de 6 à 9 litres via un système d'extension à soufflet, **c'est le format idéal pour la journée** (d'où son nom). Il suffit de poser la sacoche sur le réservoir pour qu'elle s'y accroche. Attention de garder le réservoir et la base de la sacoche propre pour éviter les rayures ! Ce modèle est livré avec un film transparent à poser sur le réservoir pour le protéger (mais je ne l'ai pas posé...), ainsi que d'une housse en cas de pluie.

J'ai ajouté une sangle autour du guidon pour laisser suspendre la sacoche lors de mon passage à la station service afin d'éviter de la poser sur la pompe au risque de se la faire voler ou de la salir.

Scrambler Ducati Desert Sled

Cette sortie était aussi l'occasion de fêter **les 3 ans de ma Desert Sled** ! Un anniversaire finalement inattendu puisqu'au départ **je m'étais fixé de garder cette moto uniquement un an** si je ne la trouvais pas adaptée à

ma conduite (si trop haute, pas assez d'autonomie, pneus pas assez routiers, etc.) ou deux ans si la moto me convenait. Je voulais en effet changer plus souvent de moto, la revendre avant de faire des gros frais et découvrir d'autres horizons, d'autres marques, etc.

A travers mes vidéos, vous avez bien vu que **la moto a été une très bonne surprise, mes doutes ont été rapidement levés** et je l'ai équipé pour partir en road trip ([sacoques cavalières Blaze de SW Motech notamment, support et recharge par induction Quad Lock](#)). J'ai beaucoup roulé avec, [1000 km dès le premier le week-end, 10000 km en 6 mois](#). Puis le Covid est arrivé et à tout figé. Le « premier » déconfinement a été l'occasion de repartir et de rattraper le retard pour arriver à 24000 km en deux ans. **L'occasion de faire la « grosse et chère » révision à plus de 1000 €** que je voulais pourtant éviter. Avec une situation sanitaire incertaine, une pénurie de pièces, des retards dans lesancements ou les annonces de nouveaux modèles, je n'ai pas su trouver le bon timing pour m'en séparer en 2021.

Fin d'été 2021, alors que je me préparais pour un ultime road trip dans les Alpes, une tentative de vol / vandalisme amenant deux mois de réparation a tout chamboulé. Aujourd'hui, en 2022, j'ai donc toujours cette Desert Sled, elle fête ses 3 ans et 27 000 km. [Que faire avec ? La vendre ? La changer ? La garder ?](#) L'épisode du vol m'a refroidi et je voulais tourner la page, mais pas évident de vendre une moto à l'autonome. Et maintenant que le printemps arrive, s'il est plus aisé pour la revendre, ça sera aussi plus difficile en tant qu'acheteur pour acquérir une nouvelle moto. [D'où mon souhait de ne plus « acheter » mais de « louer » sur une courte période.](#) Bref, **histoire à suivre et j'avoue n'avoir aucun scénario en tête au moment où j'écris ces lignes.**

Rood book

La balade est finalement un grand classique que j'ai déjà beaucoup partagé sur ce blog. L'aller se fait par la **Corniche des Cévennes** (dont les routes sont détaillées [ici](#) ou [là](#), inutile de toute rappeler sur cet article).

Au niveau du plateau de l'Hospitalet à plus de 1000 m d'altitude, depuis la D9, redescendez vers **Vébron** par une toute petite route pour rejoindre la D907. Les moins habitués à ce type de route peuvent continuer jusqu'à **Saint-Laurent-de-Trèves** pour revenir sur la D907 en suivant les panneaux « Mont Aigoual ». Il est également possible de rejoindre le Mont Aigoual par le [Causse Méjean et le Chaos de Nîmes Le Vieux](#) (là aussi par une route très étroite) ou, plus sagement, par **Fraissinet-de-Fourques** qui est l'option proposée aujourd'hui.

Au **Col de Perjuret** qui fait la jonction entre Florac et Meyrueis, suivre la D18 jusqu'à 1565 m d'altitude et l'observatoire météo. Vous voilà arrivé au point le plus haut du Gard et souvent les plus venteux et froid de France.



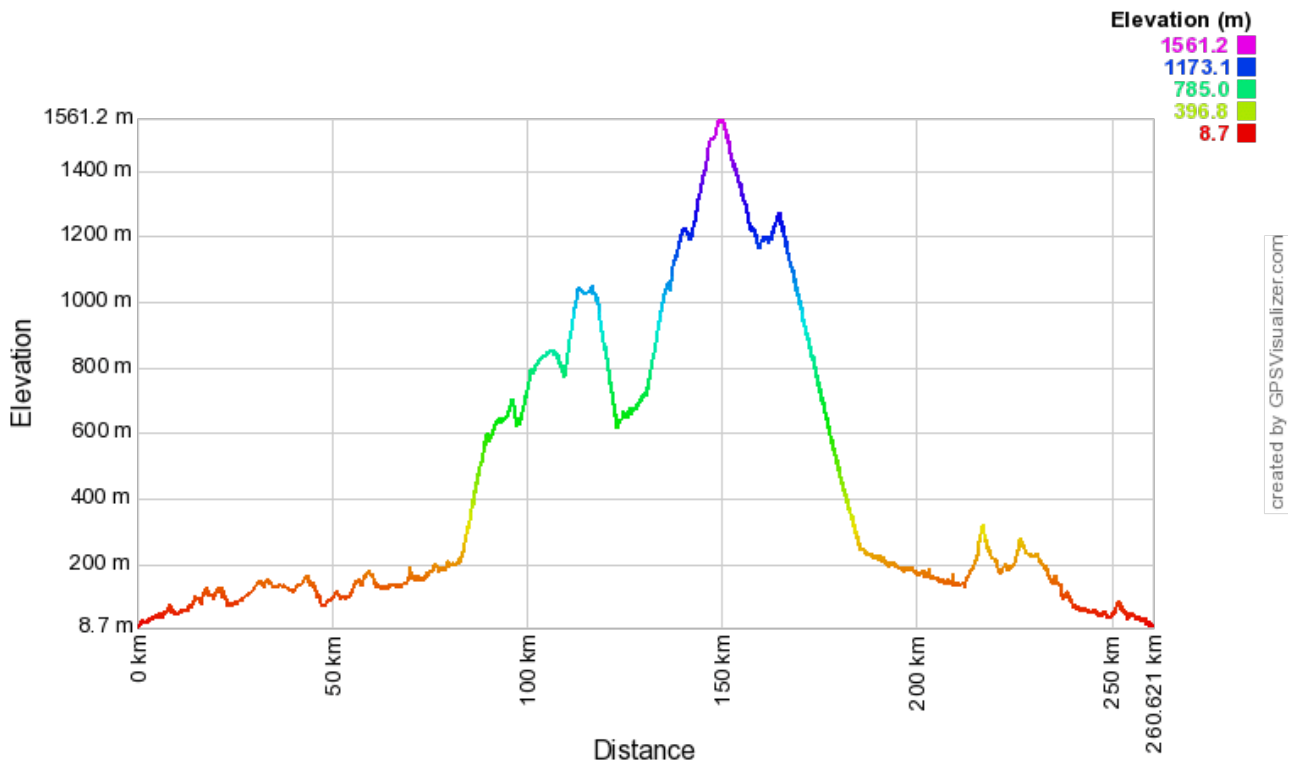
Neige de printemps au Mont Aigoual

La partie retour est aussi un grand classique par le **Col du Minier**, Le Vigan et Ganges. Une alternative est possible par le [Cirque de Navacelles](#), soit depuis le Vigan, soit depuis Ganges et les Gorges de la Vis. **Je déconseille cependant le secteur sur la partie « Gard »** tant que les instances locales n'auront pas compris que mettre du gravier sur des routes avec un si fiable passage, et sans aspiration des résidus, est une aberration.

Altitude

Boucle au départ et à l'arrivée de Montpellier

L'altitude maximale à 1565 m correspond à l'observatoire météo du Mont Aigoual.



GPX

- [GPX – Corniche des Cévennes et Mont Aigoual](#) (clic droit > enregistrer sous)
- **Distance** : 260 km
- **Durée** : 5 heures (hors pause)
- **Difficulté** : routes sinueuses mais larges, sauf la descente vers Vébron
- **Cols et sommets** :
 - Col Saint Pierre (596 m)
 - Col de Solpérière (1010 m)
 - Col de Perjuret (1031 m)
 - Mont Aigoual (1565 m)
 - Col de la Serreyrède (1299 m)
 - Col du Minier (1265 m)

