Les 5 qualités de la Desert Sled Scrambler Ducati

18 avril 2019

Mise à jour octobre 2022 : il y a désormais

Après les 5 gros défauts de ma nouvelle moto, je vous présente aujourd'hui mon #top5 avec les points forts de ma Desert Sled 2019 après 2 semaines et un rodage bien terminé ! Pourquoi j'ai acheté cette moto ? Sûrement à « cause » de ces points là.

#1

Première qualité sur cette moto, **c'est sa technologie, son équipement de série**. C'est une moto qui a un ABS d'angle par Bosch, qui à l'extinction automatique des clignotants, qui a un éclairage diurne à LED avec basculement automatique en feux de croisement quand il fait nuit ou quand vous passez dans un tunnel par exemple. Tout ça est spécifique à la version 2019. Il y a un embrayage hydraulique également. Bref, c'est de l'équipement plutôt de qualité, on ne trouve pas ça sur toutes les motos et je suis plutôt content d'avoir ça sur ma nouvelle moto ! Bon point pour cet aspect technologie et l'équipement de série même si ce n'est pas une exclusivité mondiale, d'autres motos ont cet équipement ! C'est agréable de l'avoir sur un modèle de moyenne cylindrée.

#2

Autre point positif, c’est **sa facilité d’accès, facilité de conduite, de pilotage**. La hauteur de selle et de 860 mm, c’est quand même très élevé mais la selle est finalement très fine. Moi qui fait 1,75 m, c’est presque la bonne hauteur pour mettre les deux pieds à plat. J’ai uniquement un pied qui est légèrement relevé. La selle aussi, pour ce millésime 2019, a été retravaillée, elle est plus confortable. En comparaison avec ma CB650F, j’ai fait une longue balade sur la journée et j’étais beaucoup moins fatigué au niveau des fesses avec cette Desert Sled qu’avec la CB650F. Le confort et la facilité d’accès sont vraiment des points positifs sur cette moto.

#3

Troisième point à noter sur cette moto que j’apprécie beaucoup, **c’est son look, c’est son style, c’est son design**. Je ne vous demande pas d’aimer cette moto, vous avez le droit de la détester, mais c’est un style qui ne laisse pas indifférent. Les gens se sentent « obligés » de donner leur avis, de la regarder. Quand j’ai fait une première balade en groupe, on était 2 motos et quand on s’arrêtait, les gens venaient nous voir, nous posaient des questions, nous demandaient ce que c’était comme moto et si j’en étais satisfait. Bref, c’est une moto qui fait parler et qui ne laisse personne indifférent. Surtout avec ce phare LED, cette grille à l’optique avant, le cadre rouge ou la suspension jaune. Il y a des éléments forts en design et ça c’est plutôt une qualité. Il y a aussi la durite du frein, très visible à l’avant de la moto. C’est particulier, il y en a qui la rabatte et qui la font passer sous le tableau de bord, mais de base, ce câble est apparent, c’est volontaire, c’est pour le style.

#4

Autre qualité qui fait écho avec un petit défaut, **c’est celui de la puissance**. Cette moto fait 73 cv et 67 Nm de couple à 8250 tr/min, mais l’avantage, la qualité, c’est que c’est une moto qui est bridable pour les permis A2. Si vous êtes jeune permis, quel que soit votre âge, vous avez forcément 2 ans permis A2 avec une puissance maximale 47,5 cv ou 35

kW. Cette moto est donc faite pour vous. De mon côté, bien sûr, je possède la version en full à 73 cv car j'ai le permis A. Mais l'acquéreur potentiel si je devais la revendre, même avec le permis A2, pourrait l'acheter et ça c'est un bon point.

#5

Dernière qualité et ça va surprendre certains, **c'est le prix**. Quand j'ai dit que j'allais changer de moto, beaucoup me voyaient en F850GS BMW, en Triumph Tiger 800 ou encore en 790 Adventure R de KTM. Ce sont des motos autour de 14000 €. Un petit peu plus chez l'allemand et l'anglais et un petit peu moins chez KTM où c'est 13500 €. Certes ce sont des motos un peu plus puissantes, un peu mieux équipées. Mais moi ça me dérangerait pas d'avoir une moto qui soit moins puissante, un peu moins typée Aventure, mais qui soit quand même moins chère ! Et c'est pour ça que je dis que le prix est une qualité. Cette moto vaut 11890 € et c'est quasiment 2000 € de plus que le Scrambler de base, l'Icon, mais avec tout un équipement supplémentaire, un cadre renforcé. C'est aussi 2000 € de moins que les modèles que je vous ai déjà cité. C'est pour ça que je peux me permettre de dire que le prix est un point positif.
L'autre élément concernant **le prix est celui de l'assurance**. Pour cette moto neuve, tous risques avec remboursement à neuf les 12 premiers mois en cas de vol ou d'incendie, je paye 25% de moins qu'avec ma CB650F qui a pourtant 3,5 ans et 35000 km. Une moto neuve coûte moins cher à assurer qu'une moto d'occasion. Je ne donne pas le prix puisque ça dépend quand même de votre profil, de votre âge, de votre ancienneté dans l'assurance. Retenez que cette moto neuve coûte moins cher qu'un roadster. Certes la CB650F est plus puissante, 87 cv pour le modèle 2015 et c'est un 4 cylindres plus adapté sur la route et avoir une population un peu plus jeune. Ce modèle Desert Sled Scrambler Ducati finalement attire un peu plus les gens âgés, par exemple les quadragénaires qui passent leur permis et qui du coup ont un permis A2. Avoir une moto bridable en A2 est une qualité.

Conclusion

Après 15 jours maintenant avec cette moto et un peu plus de 1000 km, le rodage est réalisé, la première révision aussi. Vous avez eu mon avis, les 5 points négatifs dans un premier article et vidéo et aujourd'hui voici les 5 qualités que je trouve sur cette moto. Ne vous inquiétez

pas, il y aura un test et une présentation plus complète dans les mois qui viennent car je ne compte pas me séparer de cette moto au bout de quelques semaines ! Vous aurez donc l’occasion de revoir cette moto sur les routes.