Quel coût pour une moto italienne ? Exemple du Scrambler Ducati

24 septembre 2021

Mise à jour juin 2024 : la moto est désormais vendue ! Un article mis à jour est donc disponible afin d'avoir le coût réel de cette moto avec une vente réalisée à un particulier.

Après avoir étudié en détail le coût de revient d'un roadster moyenne cylindrée japonais, mon ancienne CB650F, je vais refaire le calcul avec ma moto actuelle, la Ducati Scrambler Desert Sled. **On pense toujours que les marques européennes sont plus chères, notamment au niveau de l'entretien.** Réponse dans cet article avec le coût d'utilisation de ce bi-cylindre italien.

Avant de rentrer dans le détail, quelques avertissements : avec le temps et l'inflation, le coût, notamment de la main d'oeuvre et des pièces a augmenté. Cela joue quand on compare deux véhicules achetés à 4 ans d'écart. De même, je ne vais pas redétailler ma méthode de calcul, cela a déjà été évoqué dans le premier article que je vous invite à lire. Enfin, j'ai conscience que les motos ne sont pas comparables en terme de prix catalogue, en revanche les puissances restent proche. Je vais me

servir de ces chiffres pour faire ressortir les différences les plus marquantes.

Achat

Pour cette deuxième moto avec le permis A, j'avais envie de la prendre d'occasion. D'une part, pour **alléger le prix d'achat**, mais aussi pour moins m'y attacher et la garder un maximum de 2 ans. Lors de ma période de réflexion fin 2018 / début 2019, j'avais le choix entre l'ancien modèle de Desert Sled, celui à cadre noir et jantes dorées sorti en 2017, ou le tout nouveau modèle 2019. Outre son cadre rouge, les améliorations étaient nombreuses : ABS d'angle, indicateur de rapport engagé, jauge à essence, clignotants LED, feu diurne, selle plus confortable.

Début 2019, en neuf, les concessionnaires avaient les deux modèles : l'ancien avec en général beaucoup d'équipements (échappement Termignoni, pièces Rizoma) ou le nouveau full-stock au même prix.

En occasion, naturellement seul l'ancien modèle était disponible, avec peu de kilomètres (certaines annonces avaient moins de 1 000 km en 1 an !) ou avec beaucoup d'équipements (pas forcément très joyeux comme des supports de top cases ou des bulles hautes) mais avec des **prix pas du tout compétitifs face à un modèle neuf.**

Scrambler Ducati Desert Sled 2017

Je me suis donc tourné vers le nouveau modèle, en neuf, et **sans la reprise de ma CB650F** que j’ai conservé quelques mois avant de la revendre à un particulier. Là encore cela a été évoqué dans le premier article. **La saison a un rôle important dans le prix de vente des véhicules.** Le printemps est la meilleure période pour vendre car la demande est forte, contrairement à l’autonome. Il est donc préférable d’acheter à l’automne/hiver et de vendre au printemps/été, quitte à avoir deux véhicules, et donc deux assurances, en même temps.

Scrambler Ducati Desert Sled 2019

Avec un prix public de 11 890 € pour cette Scrambler Desert Sled 2019, en ajoutant les accessoires de confort (poignées chauffantes) et de protection (pare carter) ainsi que les éléments administratifs (carte grise, immatriculation, gravage, mise en service), j’ai été facturé pour un total de 12 100 €. Cela correspond à une négociation commerciale autour de 5 % pour la moto et de 10 % sur les accessoires avec la pose offerte.

Référence	Coût
Véhicule	11 270 €
Mise en route	200 €
Carte grise	180 €
Gravage	60 €
Plaque immatriculation	20 €
Protège moteur	170 €
Poignées chauffantes	200 €
Total	**12 100 € ***

* *Les prix sont arrondis et ventilés entre les catégories, le total est celui réellement facturé*

Assurance

Cette Desert Seld est une moto de moyenne cylindrée (803 cc) avec une puissance raisonnable de 73 cv. Elle est également accessible aux jeunes permis A2 en la bridant en 47,5 cv. **Son prix est élevée, presque 12 000 €**, ce qui la place au même niveau qu’un gros roadster type Monster toujours chez Ducati, ou MT-09 ou Z900 pour des modèles japonais. Pour certains, le « choix est vite fait », mais on n’achète pas ce Scrambler pour sa puissance. Au contraire, c’est une moto sage. C’est un excellent point pour les assureurs puisque la cotisation est peu élevée, en tout cas moins, qu’un roadster du même prix.

A part dans les photos de presse, personne ne va piloter sa Desert Sled comme ça !

Comme on peut le voir sur ce tableau ci-dessous, le coût de revient de l’assurance est 1,32 € / jour contre 2,54 € pour la CB650F. C’est-à-dire que **la Desert Sled est presque deux fois moins chère à assurer avec les mêmes garanties** alors que le prix de vente est supérieur de 50 % ! En cas de vol, vandalisme ou accident, le coût de réparation sera pourtant supérieur. Bien sûr, mon « profil » joue, puisqu’avec l’expérience mon bonus s’est amélioré. Cependant, en faisant des devis en même temps entre la Desert Sled et la CB650F, cette dernière était systématiquement plus chère malgré son âge et son kilométrage plus élevés.

Avec sa réputation sage et son « manque de puissance » (mais rappelons qu’une MT-07, également disponible dans une déclinaison rétro avec la XSR-700 fait 74 cv, soit 1 cheval de plus) le coût de l’assurance est donc raisonnable.

Année	Coût
1	550 €
2	500 €

3	400 € [réduction confinement Covid-19]
Total	**1 450 €** **soit 1,32 € / jour sur 3 ans** **soit 0,06 € / km sur 26 000 km ***

* *Kilométrage estimé sur une période complète de 3 ans*

Entretien

La fréquence pour l’entretien de la Desert Sled est de 1 an ou 12 000 km. C’est un bon point dans le sens où il y a encore des motos qui ont une fréquence plus faible. Cependant **la vérification du jeu aux soupapes, synonyme d’une grosse main d’oeuvre, est à réaliser tous les 12 000 km** et non tous les 24 000 km comme sur une Honda par exemple. Pour la dernière Multistrada V4, toujours chez Ducati, le contrôle du jeu aux soupapes est prévu tous les 60 000 km (et 30 000 km sur les anciennes générations) !

Partant du principe qu’un motard français ferra en moyenne 4 000 km par an, les 12 000 km peuvent correspond à « 3 ans » d’utilisation. Dans ce cas, chaque année, il faut faire la vidange et le changement du filtre à huile (et tout ce qui est indiqué dans la colonnes des 12 mois). Le programme des 12 000 km n’est à réaliser qu’à ce kilométrage. **Ce cycle de révision est donc adapté pour les petits rouleurs**, mais pénalise les « gros » rouleurs comme moi.

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance en kilomètres / milles ou temporelle *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
	mi. x1000	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

Grille d’entretien pour la Ducati Scrambler Desert Sled

Contrairement à *l’astuce* que je donnais dans le premier article, j’ai également fait réaliser les changements de pneus et de chaîne de transmission directement chez le concessionnaire. Ce n’est pas forcément le bon plan si vous voulez économiser sur le prix unitaire et le montage. Si l’envie vous prend d’acheter des pneus sur internet par exemple, il faudra de toute façon aller les faire monter dans un garage, avec un prix de pose sûrement supérieur à un client qui vient pour faire une révision complète.

Pour réaliser ce calcul de l’entretien, je me suis basé sur une période de 3 ans alors que la moto n’a que 2,5 ans. J’ai donc ajouté deux futures dépenses à réaliser d’ici la date anniversaire : le changement du pneu arrière et un entretien annuel. J’arrive à **un coût de revient de 0,10 € / km, sur une base de 26 000 km en 3 ans, contre 0,03 € / km avec la CB650F**.

Est-ce que les marques européennes sont plus chères à l’entretien que les japonaises ? **Voilà un premier élément de réponse.** Certes, les prestations sont supérieures chez Ducati (qualité de l’huile, nombre d’opérations réalisées à chaque entretien), mais est-ce nécessaire pour une utilisation basique d’un 2-roue ?

Type	Coût
1 000 km	200 €
Pneu arrière + réglage suspension (9 000 km)	200 €
12 000 km (14 mois)	480 €
Pneus avant / arrière (17 000 km)	360 €
24 000 km (26 mois) + chaîne	1 050 €
Pneu arrière	150 € [estimation]
36 mois (26 000 km)	200 € [estimation]
Total	**2 640 € * soit 2,40 € / jour sur 3 ans soit 0,10 € / km sur 26 000 km**

* *Durée et kilométrage estimés sur une période complète de 3 ans*

Revente

Au moment de la rédaction de et article, je possède encore cette moto. Pour calculer un coût de revient et finir cet exercice, il faut que

j’estime le prix de revente.

Le kilométrage de moto est supérieur à 25 000 km, mais la grosse révision des 24 000 km facturée 1 000 € a été réalisée. **C’est donc une dépense en moins pour l’acheteur potentiel, surtout si c’est un particulier.** La même moto, moins kilométrée et sans cette révision, aura une côte brute supérieure. Mais l’acheteur bien au courant des futures dépenses ferra baisser le prix en conséquence, par exemple, de 500 €. **Qui va acheter une moto non révisée avec une facture à venir de 1 000 € ?** Dans cet exemple précis, le « gros » kilométrage de ma moto est positif pour la revente car cela laisse une marge confortable pour l’acheteur avant de retourner au garage.

En analysant les ventes sur des sites spécialisés, en prenant en compte le kilométrage (gonflé à 26 000 km), le fait que la révision des 24 000 km ait été effectuée (et le pneu arrière changé ainsi qu’un ultime

entretien annuel), j’arrive à **une estimation de 7 800 €.**

Il s’agirait alors d’un prix de vente à un particulier. Un garage lors de la revente propose à ses clients une garantie de 3 mois. Il prend également un risque à reprendre un véhicule sans avoir de client potentiel et donc de perdre de l’argent sur un véhicule en stock. Le prix de reprise par un professionnel est logiquement plus faible, on parle en général d’une décote de 15%. Mais comme une reprise est associée à une vente d’un autre véhicule, la marge du vendeur sur le véhicule neuf peut être réinjectée pour gonfler le prix de la reprise et ne pas braquer le client avec un prix trop bas. Un professionnel proposerait sûrement moins de 7 000 € de reprise de cette Desert Sled, mais en ajoutant la négociation d’un nouveau véhicule, le prix pourrait être gonflé de 500 à 700 €, soit un prix inférieur, certes, mais proche de celui estimé pour un particulier.

Dans tous le cas, personne ne vous force à vendre ou à acheter. Egalement, est-ce que vous souhaitez vendre votre moto et ne plus en acheter, est-ce que c’est un remplacement par un autre véhicule, est-ce que vous êtes pressés, est-ce que vous pouvez assurer et garer deux motos ?

L’équipement supplémentaire de ma moto (poignées chauffantes, pare mains Barkbusters, pare carter, sélecteur repliable SW Motech) sont des « plus », malheureusement contre balancés par quelques défauts esthétiques. **Si quelqu’un cherche une moto impeccable, il faut se tourner vers du neuf.** En occasion, c’est *normal* d’avoir des traces d’utilisation et cela ne signifie pas que la moto n’a pas été entretenue correctement.

Le coût du véhicule serait donc de 4 300 €, soit 0,17 € / km pour 26 000 km estimés sur 3 ans.

Type	**Coût**
Achat	12 100 €
Revente	– 7 800 € [estimation]
Total	**4 300 € * soit 3,91 € / jour sur 3 ans soit 0,17 € / km sur 26 000 km**

* *Durée et kilométrage estimés sur une période complète de 3 ans*

Bilan

Comme pour le premier article sur la CB650F, le coût de revient de ce Scrambler Desert Sled correspond au prix d'achat, moins celui de la revente et aux coûts de l'assurance et de l'entretien.

Le carburant n'est pas un élément de comparaison. C'est une dépense obligée quelle que soit la moto. En revanche, votre style de conduite et la consommation du véhicule va avoir un impact sur votre budget. Si avec la CB650F j'avais une consommation moyenne de 4,6 l / 100 km, avec la Desert Sled, une moto moins puissante, je suis à 4,4 l / 100 km.

Les équipements du pilote (gants, casque, blouson) ne doivent pas être comptabilisés : personne ne vous force à changer de tenue avec la moto. Enfin, la bagagerie, qui est parfois spécifique à une moto, peut être revendue à un particulier, indépendamment du véhicule.

Avec une assurance moitié moins chère entre la Desert Sled et la CB650F, mais un entretien plus exigeant (trois fois plus élevé), j'ai pu limiter la hausse du coût d'utilisation. Sur une période estimée de 3 ans avec 26 000 km, j'arrive à un coût total de revient de 0,32 € / km contre 0,23 € / km avec la CB650F.

Type	Coût
Véhicule	12 100 € – 7 800 € = 4 300 €
Entretien	2 640 €
Assurance	1 450 €
Total	**8 390 € * soit 7,63 € / jour sur 3 ans soit 0,32 € / km sur 26 000 km**

** Coûts entre 2019 et 2021, avec les années et l'inflation, le coût ne peut que monter*

Conclusion

Ce n'est pas une surprise, **l'entretien d'une moto européenne est une dépense élevée par rapport à une japonaise.** Et Ducati, qui m'a servi d'exemple, n'est pas un cas isolé, cela concerne aussi des marques comme Triumph, BMW ou KTM.
L'autre confirmation est que l'achat d'un véhicule neuf amène une forte décote lors de la revente, encore plus quand c'est un professionnel, même pour une moto récente et bien entretenue. Le marché étant avant tout fait de « petits rouleurs », quand un kilométrage dépasse les 10

000 km par an, cela devient difficile de rivaliser avec les autres annonces. Mais la présence d’équipements vraiment utiles (pour la protection ou la sécurité), à l’inverse de ceux esthétiques, pourront permettre de maintenir un prix de vente raisonnable.
Finalement, est-ce qu’une location de courte durée ou avec option d’achat ne serait pas plus intéressante pour réduire les coûts et limiter les aspects administratifs ? Cela sera l’objet de futurs articles. A suivre.

Sommaire de la série

- Quel coût pour un roadster japonais ? Exemple du CB650F
- *Quel coût pour une moto italienne ? Exemple du Scrambler Ducati*
- Quel coût pour une moto en location à la journée ?
- Quel coût pour une moto en LOA ?
- Quel coût pour une moto d’occasion le temps d’un road trip ?