

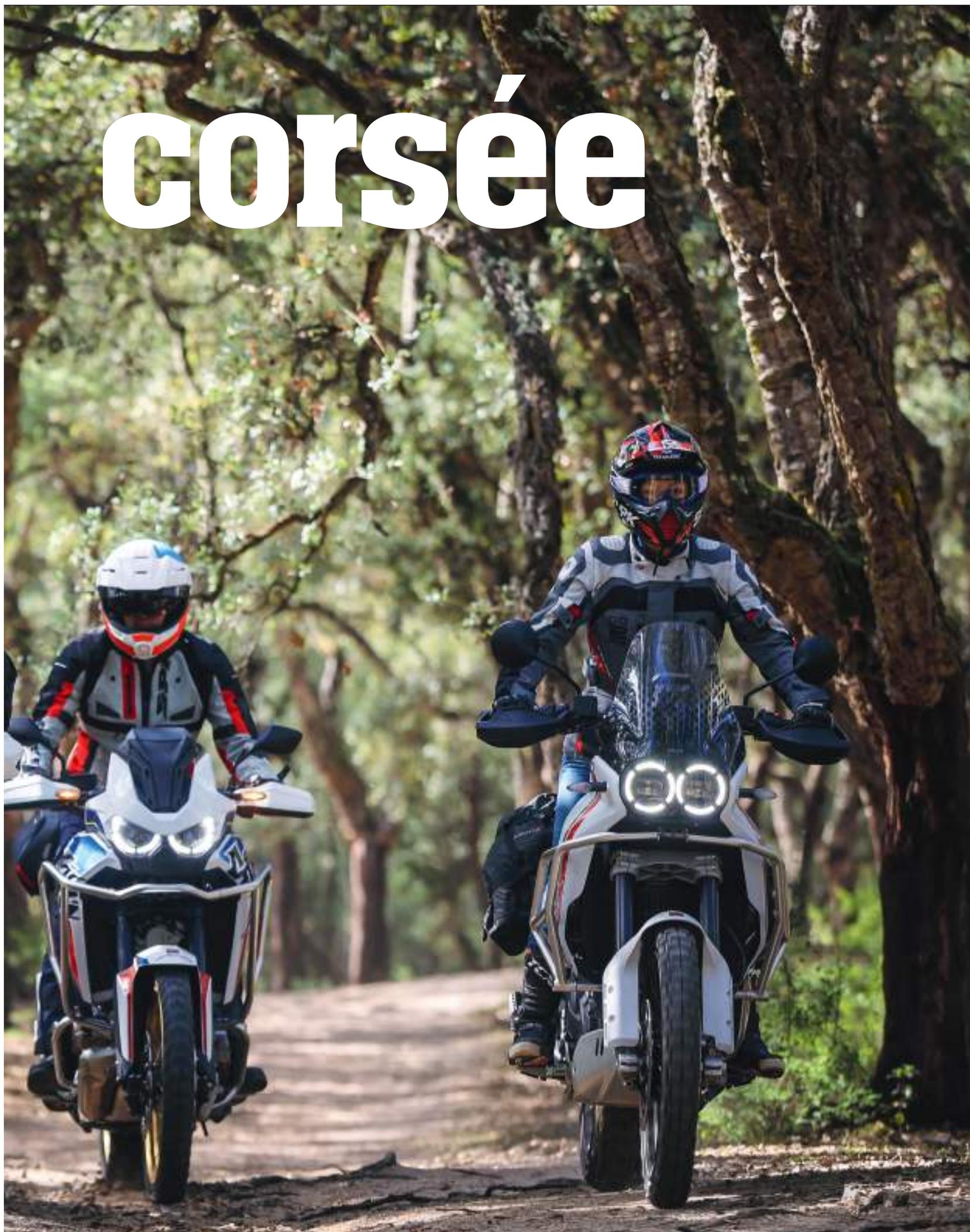
L'enquête

Le cerceau avant de 21 pouces comme pièce à conviction, la DesertX comme témoin, la polyvalente Africa Twin et l'engagée 890 Adventure R pour jurés et mètre étalon. Quelle est donc la véritable cible de cette nouvelle Ducati sur le marché du trail ? Une investigation gratinée réalisée sur fond de routes et chemins corses.

Par Bertrand Gold.
Photos Bruno Sellier.



corsée



La DesertX, une Ducati apte au tout-terrain ? Vraiment apte, je veux dire. Non pas que les Ducati Multistrada 1260 Enduro ou Scrambler Desert Sled ne le soient pas (ou ne l'était dans le cas de la 1260 Enduro puisqu'elle a quitté le catalogue) mais entre roue avant de 19 ou 21 pouces, l'orientation s'affirme. Surtout qu'une bonne moto montée en 19 pouces, bien chaussée et bien emmenée, ça grimpe déjà loin. Et puis le comportement routier profite d'un avant plus précis puisque plus rigide et moins soumis

à l'effet gyroscopique. Le grand cerceau, lui, il a beau recevoir un pneu plus étroit (les montes généralement constatées s'établissent à 90/90 x 21 et 110/80 x 19), le diamètre et la circonférence imposés engendrent inévitablement de l'inertie dans la conduite. À l'inverse, le cerceau de 21 pouces permet le franchissement d'obstacles tout en restant utilisable sur route. Les compromis, toujours les compromis... Et plus que tout, le choix du pneumatique ! Indubitablement, un trail 21 pouces équipé de pneus routiers ne sera pas plus efficace en off-road qu'un autre en 19 pouces chaussé de semelles à pavés. Et ne parlons même pas de ce qui se passe sur sol humide... Alors, tu peux t'attarder sur les valeurs de débattement et de garde au sol si joliment dépeintes dans les fiches techniques, tant

Ducati DesertX / Honda Africa Twin 1100 / KTM 890 Adventure R

que tu n'auras pas sélectionné « ton » pneumatique, tu n'iras pas jouer bien loin. En ce qui nous concerne, nous avons opté pour les Pirelli Scorpion Rally STR (Ducati et KTM) et Metzeler Karoo III (Honda), des pneus parsemés de pavés également parés pour affronter la route.

Revival Corsica 1000 !

Et comme si cela ne suffisait pas, au milieu de ces interrogations, se mêlent aussi les arguments marketings des constructeurs, ceux qui cherchent à nous faire croire que ces gros multicylindres de plus de 1 000 cm³ et dépassant les 250 kilos (hors bagagerie et tout l'attirail du baroudeur généralement greffé dessus) peuvent encore être considérés comme des « trails ». Alors OK, l'appellation « trail » reste

justifiable, à condition que l'engin en question soit capable de s'aventurer là où le macadam n'est pas. Une piste, un chemin, pourvu que le pneumatique soit adapté : ça passe. Certains n'hésitent pas à s'afficher en 21 pouces alors que dans le cas présent, le 19 pouces suffit amplement, d'autant qu'il excellera le reste du temps, une fois l'enrobé retrouvé. Une Africa Twin standard, c'est déjà près de 230 kilos à bouger et soyons francs, ça commence à peser. Dans l'absolu, on peut légitimement penser que du haut de sa roue avant de 21 pouces, l'Africa, qui n'a rien d'une « petite » moto, survend un brin le concept... Sauf qu'évidemment, on sait par ailleurs que la bête sait comment s'y prendre en off-road. Sorte d'avocat à la défense qui avance des preuves de polyvalence incontestables...

La KTM 890 Adventure R, elle, est plus « légère » (210 kilos avec les pleins), elle a plus de débattement et profite d'une véritable finesse d'ensemble, d'un moteur joueur, ainsi que de tout un équipement calibré pour aller taper dans la motte. Inconvénient : elle est moins confortable et pas vraiment orientée duo. Bien... Une fois ces premiers jalons posés, reste la grande question qui nous préoccupe aujourd'hui : comment les 937 cm³ de la DesertX se comportent face aux 889 cm³ de la KTM et les 1 083 cm³ de l'Africa ? Pour le savoir, nous avons mené notre enquête sur les traces de feu de la Corsica 1000, cette épreuve TT mythique disputée sur l'île de Beauté à l'aube des années 90. ■





L’Africa, cette grosse moto aux capacités tout-terrain toujours étonnantes.

350 kilomètres avalés en 2 jours entre mer et montagne, entre terre et macadam. Embarqués dans l’aspiration de Damien Miquel, notre guide corse, nous avons pu décortiquer méticuleusement les forces et les faiblesses de la nouvelle Ducati DesertX tout en mettant cette « petite » nouvelle en confrontation avec l’Africa Twin et la 890 Adventure R. Une aventure de 350 kilomètres à travers la Corse, qui en aurait mérité 1000 de plus tant le terrain y est varié et exigeant. La Corse, ou le royaume du trail par ses routes, ses pistes, ses paysages. Mais que les choses soient claires : sans guide, pas de TT sur l’île de Beauté (*voir encadré dédié à ce sujet*).

Présentation

■ ■ ■ ■ ■	Ducati
■ ■ ■ ■ ■	Honda
■ ■ ■ ■ ■	KTM

Trois motos qui en imposent. Hautes, élancées, bien carrées des épaules concernant l’Africa Twin 1100, une palette de couleurs qui flashe : ce trio n’est pas passé inaperçu sur l’île. En ajustant la mire, on constate un niveau de finition élogieux. Ces motos sont parfaitement assemblées, richement équipées, elles mettent en avant une belle qualité des revêtements de surface, qu’ils s’agissent de l’habillement comme de la partie-cycle et ce, jusqu’à la mécanique.

Genre de produits pour lesquels un billet de 15 000 € semble totalement justifié. Dans sa livrée tricolore (millésime 2022 ici, 300 € de plus), l’Africa Twin resplendit au soleil ! On s’approche encore un peu et l’on prend enfin conscience de ses très généreuses dimensions. Un profil et des photos qui ne suggèrent pas cet encombrement pourtant si réel. Mais c’est léché de chez léché, la moto est superbe. La DesertX lui donne la réplique : l’italienne est d’un chic ! Le tout dans une ambiance rallye du plus bel effet : regard de braise sous un mascara de Leds, robe blanche aux nuances mates et nacrées, jantes Tubeless, étriers Brembo M50, afficheur vertical couleur, amortisseur de direction sur le dessus de réservoir, et j’en passe. Ici aussi, le 5/5 est mérité. L’autrichienne, elle, intimide par sa



Cette bulle haute (non réglable) facturée 135 € ne nous a pas vraiment convaincus, voire nous a franchement déçus, puisqu'elle se plante systématiquement dans notre champ de vision.



Ces roues à rayons Tubeless (têtes de rayons déportées en bord de jante) proviennent de l'Adventure Sport, l'Africa standard exigeant à ce jour encore des chambres à air ! Grrrrr...



Limite cogneur tout en bas, le twin parallèle Honda brille toutefois par sa facilité d'exploitation, son absence de vibration, ainsi que sa sonorité marquée.



L'Africa, cette grosse moto aux capacités routières toujours étonnantes.

Honda Africa Twin 1100

À l'aise partout

Depuis son passage à 1 083 cm³, l'Africa Twin 1100 fait face à des critiques que la précédente 1 000 cm³ n'avait alors jamais essuyées. En cause, une interface électronique archi compliquée à maîtriser, une baisse du niveau d'équipement et une franche rehausse tarifaire. Alors oui, on peut, aujourd'hui encore, regretter l'Africa Twin 1000 de 2018, qui bénéficiait de la commande électronique des gaz lui ouvrant la voie du régulateur de vitesse ainsi que du Quickshifter (en option) mais voyons un peu où se situe la 1100 de 2022. D'abord, elle a retrouvé son porte-paquet, abandonné entre 2020 et 2021. Pour le reste, rien de nouveau (toujours pas de commodo éclairé...), si ce n'est encore et toujours une polyvalence exacerbée. L'Africa Twin 1100 demeure cette grosse, très grosse moto même, que les photos ne suggèrent pas aussi gironde qu'elle ne l'est en réalité. Oui, l'Africa se révèle imposante, potentiellement intimidante. Ainsi calibrée, elle laisse d'abord envisager de très bonnes capacités routières à défaut de pouvoir être totalement à l'aise en off-road. Protection, selles pilote et passager bien larges, souplesse d'ensemble mais tout de même, avec cette roue avant de 21 pouces, on se laisserait bien tenter... Mais allez-y ! Surtout qu'il serait dommage de s'en priver tant son comportement en off-road est excellent ! Une moto apte au duo qui plus est, vraiment à l'aise partout – si ce n'est lorsqu'il s'agit de naviguer dans les menus.



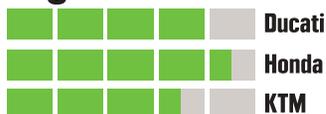
Honda Africa Twin 1100 / à partir de 14 349 €

+ 180 km/h • 98 ch* – 10,5 mkg* • 226 kg tous pleins faits*

**données constructeur*

hauteur de selle, et ruisselle de sportivité. Le message est clair : les attributs GT ont été jetés au rebut pour laisser toute la place au TT. Le matériel WP embarqué n'a pas prévu de rigoler alors que celui dédié au freinage et au pied de fourche semble directement emprunté à la RC16 de MotoGP !

Ergonomie / Confort



Très nettement, c'est l'Africa la plus confortable. Par l'assise d'abord puisqu'elle est gratifiée de

KTM 890 Adventure R

Le trail sportif

D'un côté, une 890 Adventure standard aux orientations douces malgré l'emploi d'une roue avant de 21 pouces pour une tendance route et off-road *soft*, douée d'un potentiel urbain également. De l'autre, l'Adventure R qui promet un tout autre programme, avec un tempérament bien trempé en ce qui concerne la pratique TT. Une approche TT typée sport, c'est le moins que l'on puisse dire. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer les suspensions aux débattements de 240 mm et aux réglages « fermes ». Une moto à l'aise sur route (mais pas confortable) et conçue pour aborder les pires difficultés mais dans laquelle il faut « taper » pour ne pas avoir à la subir. Réglable de partout, elle peut être assouplie pour retrouver du confort d'utilisation dans les chemins mais elle reste une sportive dans l'âme. Avec 899 cm³, la 890 Adventure R revendique la plus petite cylindrée du comparatif mais assurément pas le moins de caractère ! Identifiable au premier coup d'œil par son garde-boue avant en position haute, notez que la moto testée ici est un modèle 2022, sachant qu'une évolution 2023 est en approche avec, au programme niveau design, des panneaux de carénage remontant jusqu'à la tête de fourche, une bulle élargie et un pack électronique en mode « Demo » à l'achat : durant les 1500 premiers kilomètres, votre moto disposera de toutes les extensions de logiciels, à vous de valider vos options retenues au terme de ce kilométrage. Et de les payer, bien sûr !



Un train avant acéré capable de signer les meilleurs temps sur route comme en off-road.



De vraies poignées passager qui n'occulteront toutefois pas la franche fermeté de selle.

vraies selles larges et idéalement densifiées pour son pilote et son passager. Depuis ses suspensions ensuite qui, réglées globalement *soft*, fonctionnent en toutes circonstances, sur route comme en chemin, sans réclamer un ajustement minutieux lors de chaque changement de terrain. Après, elle pêche par son embonpoint, plus encore en usage TT. Cela dit, pour la route, elle aurait également gagné à moins s'imposer dans l'espace. En effet, ses dimensions semblent à la fois exagérées et injustifiées. Dire que le programme annoncé par la KTM 890 Adventure R n'est pas franchement similaire passera pour un euphémisme. En matière de fermeté d'assise et de suspensions, là, chers amis, on est pas mal ! Sans doute n'est-il pas évident d'obtenir une moto trail plus dure. Autre spécificité ergonomique liée à la Katoche : son guidon bas et proche du pilote. Rien de choquant pour un usage route mais en off-road, c'est



Derrière aussi, la suspension propose un usage sportif au moyen de réglages calibrés « gaillardement ».



KTM 890 Adventure R / à partir de 14 949 €
+ 180 km/h • 105 ch* – 10 mkg* • 210 kg tous pleins faits*

**données constructeur*



Moteur particulièrement vif et à l'inertie contenue, le twin KTM est un délice qui pêche toutefois par une sélection parfois très accrocheuse.

trop bas et ça fatigue. Trop proche pour les grands aussi, qui pourront profiter à loisir des différents ancrages disponibles sur le té de fourche supérieur afin de déplacer les pontets vers l'avant. Opter pour des rehausses optionnelles sera judicieux. La DesertX n'est pas loin de réaliser le mix parfait, puisqu'elle apporte tout le confort à son pilote en pilotage debout et assis. Alors non, sa selle n'est pas particulièrement douce pour le séant et son guidon finalement un peu haut en usage route mais globalement, l'ensemble est intéressant, très intéressant pour cette moto au moteur de presque 1 000 cm³ mais à l'encombrement mesuré.

Équilibre route / TT

					Ducati
					Honda
					KTM

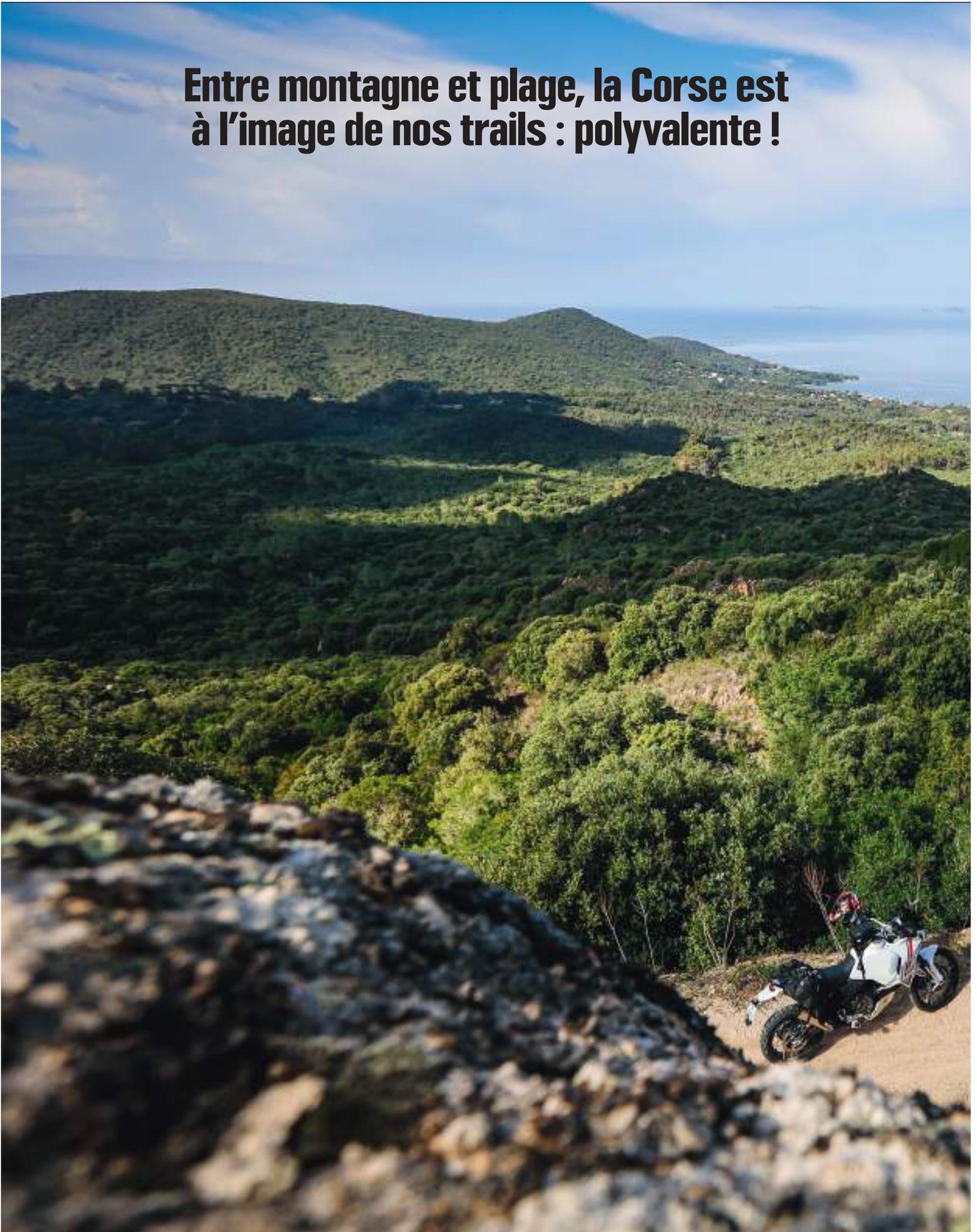
Alors là, attention, notations délicates... Rapport aux compromis qu'elles cherchent à trouver... Premièrement, on note que les Metzeler Karoo III se révèlent inférieurs aux Pirelli Scorpion Rally, tant d'un point de vue TT que routier. Soit, mais l'Africa Twin jouit d'un équilibre, d'un confort ainsi que d'une neutralité de partie-cycle qui lui octroient bien des facultés dynamiques aussi efficaces que rassurantes sur tout revêtement. Une moto véritablement à l'aise partout. Un bémol tout de même : son gabarit devient vite exigeant en off-road pour les plus petits d'entre nous et ce gros réservoir pas si évident que cela à serrer correctement entre les jambes. Avec l'aide de ses ressorts tout mous, la DesertX s'abaisse sous son poids (attention au béquillage d'ailleurs, la moto se tient très – trop – droite !) pour proposer une montée à bord plus aisée. OK, merci madame mais dommage pour les capacités de franchissement en baisse (en TT) et ces grands mouvements

d'assiette (sur route). Ça, c'est pour vous laisser entrevoir le vrai potentiel de cette Ducati une fois préparée côté suspensions parce que dans sa livrée d'origine, elle va bien, très bien même ! Sur route, le guidon haut et la grande roue nous rappellent très clairement une certaine Yamaha Ténéré 700 (inertie à l'inscription et précision moyenne), la puissance moteur en plus. Position debout évidente, capacité d'absorption convaincante, duo selle/réservoir favorable au pilotage TT, on ne lui reprochera guère qu'une progressivité de freinage à parfaire. La KTM 890 Adventure R propose, elle aussi, une bonne prise entre les jambes. Debout, on peut s'y verrouiller fermement grâce à sa selle qui vient s'incruster juste au-dessus des genoux. Revers de cette particularité : suivant la taille du pilote (comprenez, petit gabarit), ça peut tout aussi bien finir par lui « blesser » les cuisses. Toujours est-il que l'autrichienne se révèle être la plus fatigante en TT, du fait



L'Adventure R est un trail sportif, réglé (très) ferme d'origine et qui appelle davantage à être piloté plutôt que conduit. À noter que les jantes sont bel et bien Tubeless.

Entre montagne et plage, la Corse est à l'image de nos trails : polyvalente !







La Ducati DesertX est clairement à l'aise en TT avec un potentiel encore plus grand si on « débride » ses suspensions.

de sa fermeté générale, son guidon bas et sa selle haute (qui ne s'affaisse pas sur ses suspensions au tarage typé « Scratch en spéciale»). Paradoxalement, c'est elle qui impressionne le moins au départ mais qui, à l'inverse, va exiger beaucoup de vous. De retour sur la route, elle vous permettra de remonter sur le groupe sans forcer, grâce à sa roue de 21 à l'avant presque transparente dans cet exercice.

Groupe motopulseur

	Ducati
	Honda
	KTM

Ici, la Ducati l'emporte car même si son twin se révèle moins démonstratif que celui de la KTM (mais plus que celui de l'Africa), il profite d'une agréable sélection (son Quickshifter up & down, dans les chemins : waouh !). Les paramétrages électroniques y sont nombreux, laissant craindre l'overdose parce qu'il sera long et fastidieux d'en cerner la palette. Sauf que, non, on pige finalement vite la logique d'intervention et de manipulation jusqu'à se régaler de paramétrages sur-mesure, rien que pour soi. Un régal parce que chaque paramètre ajusté nous communique son incidence dans un ressenti fin et précis. Tout à l'opposé se trouve... la fastidieuse interface Honda. Une interface décourageante,

qui nous oblige à nous contenter de la première sélection venue. Avec un salut tout même : celui du mode « Gravier », relativement simple à dénicher. Une fois enclenché, ce dernier devient un parfait allié. Juste permissif ce qu'il faut, il rend l'Africa super ludique autant que sûre en off-road. La moto dérive en toute progressivité jusqu'à revenir gentiment en ligne alors que l'on a encore la poignée de gaz bien calée dans le coin. Son twin parallèle fait le taf, n'aime pas franchement descendre trop bas dans les tours (ça cogne) et puis il a perdu une partie de son charme en passant Euro 5, lui qui chantait agréablement à l'échappement auparavant. La KTM profite, quant à elle,



Belle et sérieuse en même temps, la Ducati, à l'image de cet évocateur té de fourche.



L'amortisseur de direction, très discret à l'usage, est mis en valeur par son implantation.



Très souple en ressorts, la DesertX réserve à qui s'attardera sur ses suspensions encore plus de possibilités de franchissement.



Ressort jaune certes sauf qu'il ne s'agit pas d'un combiné Öhlins mais KYB qui bosse cela dit parfaitement bien.

Ducati DesertX

Complètement typée TT

Look, fiche technique : l'orientation TT n'est pas seulement marquée pour la DesertX, elle est carrément revendiquée. La roue avant de 21 pouces donnait déjà le ton, les valeurs de débattements et de garde au sol parachèvent le concept. Encore que justement, on note des débattements «bridés» par des ressorts très «soft», ceci afin que la moto s'affaisse sur ses suspensions sitôt relevée de sa béquille pour permettre à un large public de parvenir à se hisser à bord sans trop de difficultés. Une «technique» déjà utilisée à bord de l'Aprilia Tuareg 660 et qui rend la moto plus accessible mais également, la positionne un ton en dessous de ses véritables capacités de franchissement. Enfin bon, il reste de quoi affronter les pistes et puis les plus exigeants sauront comment s'y prendre pour faire de leur DesertX une arme en TT. Une arme ? En TT ? Une Ducati ? Eh bien, figurez-vous que oui ! Un exercice réalisé avec succès entre géométrie et niveau d'équipements. Au menu, roue avant en 21 pouces, roue arrière en 18, pneus Pirelli Scorpion Rally STR, suspensions KYB multiréglables, gros té de fourche inférieur, amortisseur de direction, double disque 320 mm avec étriers Brembo M50, réservoir de 21 litres, sabot de protection moteur, échappement relevé, repose-pieds et pédale de frein avec grip, éclairage Leds, afficheur couleur, etc. Une belle machine mais dont le tarif démarre à 17 390 € tout de même (prix de lancement en juin dernier annoncé à 16 590 € !). Une moto finalement très proche de la philosophie off-road revendiquée par la Yamaha Ténéré 700, la technologie et les chevaux en plus. Sans oublier une garantie constructeur de 4 ans.



Ducati DesertX / à partir de 17 390 €

+ 180 km/h • 110 ch* – 9,2 mkg* • 223 kg tous pleins faits*

**données constructeur*

d'un tempérament mécanique ultra-communicatif. Son moteur, d'une cylindrée raisonnable (889 cm³), à faible inertie, est à la fois puissant et réactif. Question sensations, il brille, question sélection, il divise. Tantôt d'une légèreté et d'une rapidité record, la sélection se fait dure et accrocheuse à d'autres régimes. Il faut vraiment être en charge et un minimum dans les tours pour en tirer le meilleur sans quoi on risque de s'esquinter le dessus du pied. Retenons également le fait que la Ducati et la KTM savent se montrer particulièrement joueuses et grisantes en off-road dès qu'elles ont été allégées des valeurs intrusives de leur contrôle de motricité. ■

Honda Africa Twin 1100

En duo
17/20



À DEUX : Le plus gros de nos trois trails est celui qui réserve la meilleure place au passager. Sur l’Africa, ce dernier profite d’une selle longue, bien garnie et de repose-pieds placés assez bas. La douceur moteur/transmission et les prestations de l’amortisseur arrière sur revêtement dégradé achèvent de plier le match : si vous souhaitez partir loin à deux, c’est la Honda qu’il vous faut.

TABLEAU DE BORD : La superposition du bandeau monochrome avec la large palette digitale couleur est surprenante mais elle profite à la lecture du tachymètre lorsqu’on opte pour l’affichage de l’itinéraire via la connexion Bluetooth. Une large palette tactile appropriée à un usage avec des gants mais qui exaspère tant la navigation est indigeste.



KTM 890 Adventure R

En duo
14/20



À DEUX : Ici, les grands gabarits auront du mal à caler leurs jambes. Pour le reste, la prestation est honorable : l’assise est ferme mais ne s’affaisse pas, les poignées latérales sont bien placées et les vibrations du moteur correctement filtrées. Pour une balade à la journée, la KTM fait le job mais confort spartiate et protection au vent perfectible limitent son champ d’action.

TABLEAU DE BORD : Profitant de dimensions généreuses, la dalle numérique couleur propose de nombreuses informations. Lisible, cet afficheur y ajoute l’avantage d’une navigation très bien pensée depuis son commodo dédié. Un ensemble judicieux et convivial, facile à appréhender dont l’Africa Twin ferait bien de s’inspirer...



Ducati DesertX

En duo
14/20



À DEUX : L’arrière très étroit de la Ducati annonce la couleur : passager en quête de confort, passe ton chemin (et opte plutôt pour une Multistrada). Sur la DesertX, outre l’étroitesse de l’assise, le second occupant doit composer avec une hauteur de selle conséquente et une solution de maintien peu ergonomique (une petite boucle en tube d’acier en position centrale). La douceur de la transmission et la souplesse de l’amortisseur arrière rehaussent le bilan de l’italienne, mais en duo, celle-ci se place nettement derrière la Honda.

TABLEAU DE BORD : Évidemment positionné verticalement comme le veut le traitement « rallye », le bloc compteur Ducati adopte bien sûr la couleur. Capable d’indiquer des dizaines de paramètres électroniques, il est toutefois trop petit pour être parfaitement lisible. La logique de navigation, d’apparence complexe, s’apprend finalement assez vite.



Le TT en Corse, mode d'emploi

Les chemins, oui, mais jamais sans guide !

L'idée d'aller confronter ces trois motos dans le relief et la terre corse était auréolée d'un souvenir émouvant : celui de feu la Corsica 1000. Mais si l'épreuve mythique datant du tout début des années 90 et organisée sous les couleurs de *Moto Verte* nous a inspirés, notre approche, elle, était bien différente. En effet, on ne débarque pas ainsi sur l'île de Beauté avec les pneus pleins de tétines sans avoir pris rendez-vous avec un guide spécialisé. Explications par Damien Miquel, notre excellentissime hôte corse !

En Corse, on parle de code de bonne conduite, de respect et de bon sens. Le plaisir est partout mais à condition de respecter ces règles tacites. « Ça commence par faire appel à un guide local diplômé et ça, c'est incontournable. Pourquoi ? Parce qu'en fait, ici, tu as énormément de chemins et zones privés. Et les locaux nous autorisent à passer seulement si, nous autres, on encadre les groupes. Il y a des gens qui partent dans les chemins sans guide local. Alors, parfois ça passe, mais s'ils tombent sur un propriétaire terrien, un élu ou un officiel, là, ça peut coïncider. Les Corses sont très protecteurs de leurs terres, de leur île. »

Forcément, chaque chemin ou sentier n'est pas ouvert ou fermé par un panneau prévenant qu'il s'agit d'une propriété privée ou de toute autre interdiction de circuler. D'où l'importance d'être guidé. « C'est impossible de le savoir si tu n'es pas d'ici. Chez nous, il peut y avoir de vieux panneaux qui indiquent une interdiction de circuler mais qui peut être caduque et ne pas avoir été enlevés. Et inversement, il peut ne pas y avoir de panneau et te voilà à passer sur une commune qui n'est pas d'accord avec cela, jusqu'à débarquer chez un berger avec lequel tu risques de te disputer. »

Au-delà de pressions particulières venues des protecteurs de la nature, en Corse, la préservation est une tradition respectée par tout un chacun. « Il y a effectivement une pression écologique qui monte, comme on le constate partout mais il est de toute façon ancré chez nous que le tourisme vert se doit d'être encadré par des professionnels d'ici. Du coup, ça évite les problèmes et en facilite la gestion s'ils surviennent. »

Des problèmes trop souvent causés pas celles et ceux qui viennent rouler sur les traces GPS d'autres avant eux. Des partages de traces en connexion libre qui, s'ils partent de bonnes intentions au sein d'une communauté de passionnés, posent trop souvent de réelles problématiques. « Eh oui, parce que le terrain évolue vite, voire très vite. Alors ceux qui s'aventurent sur des traces partagées en réseau peuvent trop souvent ne plus la retrouver parce qu'elle a changé de nature. Ou ils se retrouvent sur les terres d'une mairie qui, entre-temps, a changé ses règles de circulations, etc. Et puis il y a une période chez nous à laquelle on ne roulez pas : de mi-juin à début septembre, on ne fait pas de TT. Nous autres, guides, savons que les risques d'incendie sont majeurs et que ça peut vite devenir vraiment dangereux. Il n'y a pas de loi française qui stipule qu'en été, il ne faut pas rouler mais nous appliquons cette règle élémentaire de sécurité. Tout ça tient de la logique mais si nous, nous la respectons, d'autres non. Même en VTTAE avec lesquels on ne risque pourtant pas de provoquer d'incendie, on sait que, dans certaines zones sauvages, on peut rester coincés. Quant au littoral, interdiction de s'en approcher avec un engin motorisé ! »

S'il n'existe ni organisme, ni association officielle entre professionnels, les guides entretiennent une communication constante pour un maillage précis du territoire. « Il s'agit d'un regroupement qui nous permet de communiquer entre nous. Nous nous appelons les uns les autres et ainsi, les informations circulent parfaitement. C'est particulièrement utile lorsqu'on apprend que des groupes indépendants arrivent du continent pour rouler. On se passe le mot, ce qui nous permet d'être tous informés de leur présence. En tant que détenteur d'un brevet d'État, j'ai ainsi le droit d'organiser des balades partout en France, ce qui n'est pas logique considérant que je ne connais pas les autres régions que la mienne. Comment puis-je assurer un parfait déroulement de randonnée en Auvergne ou ailleurs puisque je ne connais pas parfaitement les chemins, ni les gens ? C'est comme si un guide de haute montagne dans les Alpes décidait de venir sur le GR20 avec un groupe de touristes. Ici, en Corse, nous avons connu des expériences malheureuses dans le canyoning. »



Portrait : Damien Miquel

Damien, la quarantaine frétilante, est natif de Corse. Avec des parents concessionnaires moto sur l'île dont un papa compétiteur TT, Damien débute tôt en cross jusqu'à évoluer à un niveau international en enduro. À son actif : plusieurs titres en France, plusieurs sélections en ISDE, deux titres en Mondial ISDE Junior, de nombreux rallyes, etc. Notre homme s'y connaît en tétines. Et puis son île aussi, il la connaît, mieux que n'importe quel GPS, ça, c'est net ! « En 2009, je fais ma meilleure saison en 450 enduro, je me battais contre David Frégné et je décide d'arrêter parce que je n'arrivais finalement pas vraiment à vivre de la course. J'avais déjà passé pas mal de diplômes, brevets fédéraux, 1^{er}, 2^e degré, passage par le Creps, sessions dédiées aux sportifs de haut niveau avec la FFM jusqu'à enchaîner sur le brevet d'État. Là, j'ai enclenché sur des séjours enduro chez moi, en Corse, et puis je me suis diversifié avec les quads, les buggys (que l'on va arrêter parce que ça prend une tournure qui ne me plaît pas), le trail, le VTTAE et maintenant, je réponds à de la demande sur la route. Des séjours organisés tout au long de l'année, sauf l'été. »
Contact : Damien Miquel, Horizon Corse
www.damien-miquel.com
randomotocorse@gmail.com





BILAN

Notations
Moto Revue /20
*dans les versions
comparées ici

	Moteur	Comportement	Freinage	Facilité	Agrément général	Confort	Équipement*	Qualité/ finition	Duo	Budget**	Note finale
Honda	16	17	17	16	16	16	14	17	17	14	16
KTM	17	17	18	16	15	13	16	17	14	13	15,6
Ducati	16	17	16	15	16	15	16	17	14	11	15,3

1^{re}
2^e
3^e

Verdict

La Ducati DesertX n'est ni une opposante directe à la Honda Africa Twin, ni à la KTM 890 Adventure R. Son V-twin se place à mi-chemin : il se rapproche de la douceur de fonctionnement du bloc Honda et de la vivacité de son rival autrichien.

En termes de confort, elle surclasse la 890 mais n'atteint pas celui de la 1100. Une Africa s'emmène facilement et partout dans l'off-road à condition d'y aller en douceur. Sur la route, c'est un pullman. Le cas Adventure R exige un autre engagement, une moto capable de signer le scratch en TT mais si vous enroulez pépère, vous vous exposez alors à davantage d'inconfort que si vous lui « tapez dedans ». Sur la route, c'est une lame. Moins sportive dans son ensemble que l'Adventure R mais plus dynamique que l'Africa, cette Ducati de 937 cm³ à roue avant de 21 pouces mêle assez habilement tout ceci, se rapprochant finalement davantage d'une Triumph Tiger 900 Rally, disons une Rally Pro (888 cm³, 95 chevaux et 16 295 €), le tout enrobé d'une belle – et très tendance – esthétique « rallye-raid ».

Entretien

Entre les pièces ou accessoires d'usure et les pièces plus rarement changées sur votre machine (on vous le souhaite), voici de quoi vous faire une meilleure idée du coût de l'entretien (ou de la casse) des motos présentées ici.

	Filtere à huile	Filtere à air	Bougie	Huile	
Honda	15,18 €	96,24 €	2 x 40,79 €	4 L	193 € (hors huile)
KTM	12,24 €	42,06 €	2 x 24,72 €	2,8 L	103,74 € (hors huile)
Ducati	16,00 €	18,80 €	2 x 33 €	3,5 L	100,80 € (hors huile)

	Plaq. AV (2 jeux)	Plaq. AR (1 jeu)	Kit chaîne	Embrayage	Levier de frein AV	Levier d'embr.	Rétro	Échappement	Réservoir
Honda	126,20 €	63,10 €	266,24 €	123,46 €* *	68,70 €	27,43 €	113,03 €	3 252,48 €	1 282,94 €
KTM	122,40 €	61,20 €	160,92 €	253,80 €**	59,04 €	61,20 €	43 €	462 €	1 134 €
Ducati	201 €	N/A	252 €	342,70 € *	119 €	111 €	78 €	960 €	1 440 €

*disques et ressorts - **disques lisses et garnis et ressorts

► ASSURANCE MUTUELLE DES MOTARDS

Coef. 0,50 tarifs TTC/an y compris corporelle conducteur + assistance 0 km + garantie équipement pilote et casque

Ducati DesertX : Paris - 363 € / Province - 266 €

Honda Africa Twin : Paris - 422 € / Province - 287 €

KTM 890 Adventure R : Paris - 404 € / Province - 283 €

Remerciements

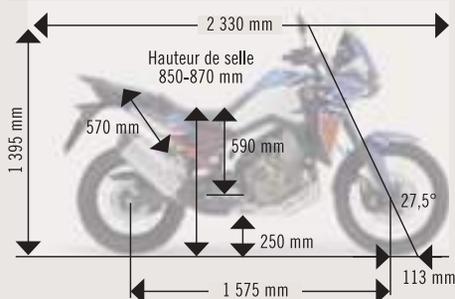
Un grand merci à Damien Miquel bien évidemment, mais également à Olivier Lucchini de l'ATC (Agence Tourisme Corse) pour les bonnes adresses d'hébergement. Un immense merci aussi à Jean-Dominique Santucci pour l'accueil réservé par la Corsica Ferries. Pour votre traversée, on ne peut que vous conseiller de choisir les gros bateaux jaunes ! Pour votre séjour moto avec Damien, prévoyez à l'avance, il est plutôt demandé le garçon.

l'équipement

	Honda	KTM	Ducati
Afficheur couleur	✓	✓	✓
Jauge à essence	✓	✓	✓
Voyant de réserve	✓	✓	✓
Compte-tours numérique	✓	✓	✓
Compteur numérique	✓	✓	✓
Horloge	✓	✓	✓
Température moteur	✓	✓	✓
Température extérieure	✓	✓	✓
Warning	✓	✓	✓
Ordinateur de bord	✓	✓	✓
Quickshifter	•	✓*	✓*
Régulateur de vitesse	✓	•	✓
Commodos éclairés	✗	✓	✓
Poignées chauffantes	•	•	•
Amortisseur de direction	✗	✓	✓
Hauteur de selle réglable	✓	✓	✓
Bulle réglable	✓	✗	✗
Jantes Tubeless	✗	✓	✓
Réglage du levier d'embrayage	✗	✓	✓
Réglage du levier de frein	✓	✓	✓
Béquille centrale	✗	✗	•
Emplacement antivol sous la selle passager	✓	✓	✓
Crochets d'arrimage	✓	✓	✓
Système Keyless	✗	✗	✗

✓ : Oui ✗ : Non ✓* (up & down) • : Option

HONDA AFRICA TWIN 1100



- Puissance et couple
98 ch à 7500 tr/min - 10,5 mkg à 6250 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
5,50 litres/100 km

- Diamètre de braquage
5,5 m
- Poids **NC** à sec
226 kg pleins faits

► MOTEUR

Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau.
Distribution : double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course)** : 1084 cm³ (92 x 81,5 mm). **Taux de compression** : 10,1 à 1. **Alimentation** : injection. **Mise en route** : démarreur électrique. **Boîte** : 6 rapports. **Trans. finale** : par chaîne

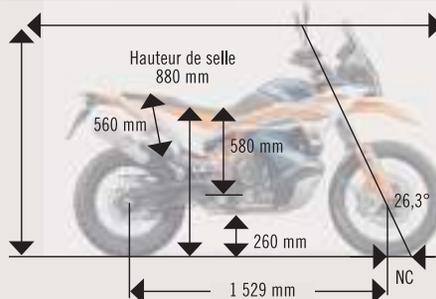
► PARTIE-CYCLE

Cadre : double poutre/simple berceau dédoublé en acier.
Suspensions AV/AR : fourche inversée Showa ø 45 mm, déb. 230 mm, réglable en précharge/mono-amortisseur Showa, déb. 220 mm, réglable en précharge et détente.
Freins AV/AR : 2 disques ø 310 mm, étriers radiaux 4 pistons/1 disque ø 256 mm, étrier 1 piston. **Pneus AV-AR** : 90/90 x 21 – 150/70 x 18. **Réservoir (réserve)** : 18,8 litres (env. 3 litres). **Garantie** : 2 ans pièces et MO. **Coloris** : tricolore (+ 300 €), noir mat, rouge (+ 300 €)

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 12 000 km. **Filtre à huile** : 24 000 km. **Bougies** : 48 000 km. **Distribution** : pas de préconisation. **Contrôle jeux aux soupapes** : 24 000 km. **Huile de fourche** : pas de préconisation. **Liquide de frein** : 24 mois. **Liquide de refroidissement** : 36 mois.

KTM 890 ADVENTURE R



- Puissance et couple
105 ch à 8000 tr/min - 10 mkg à 6500 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
5,41 litres/100 km

- Diamètre de braquage
5,5 m
- Poids **NC** à sec
210 kg pleins faits

► MOTEUR

Type : bicylindre en ligne, 4-temps, refroidi par eau.
Distribution : double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course)** : 889 cm³ (90,7 x 68,8 mm). **Taux de compression** : 13,5 à 1. **Alimentation** : injection. **Mise en route** : démarreur électrique. **Boîte** : 6 rapports. **Trans. finale** : par chaîne

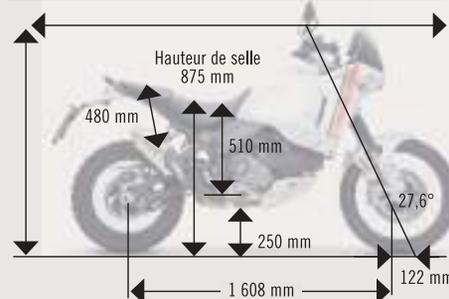
► PARTIE-CYCLE

Cadre : périmétrique/double berceau interrompu tubulaire en acier. **Suspensions AV/AR** : fourche inversée WP ø 48 mm, déb. 240 mm, triple réglage/mono-amortisseur WP, déb. 240 mm, triple réglage. **Freins AV/AR** : 2 disques ø 320 mm, étriers radiaux 4 pistons/1 disque ø 260 mm, étrier 2 pistons. **Pneus AV-AR** : 90/90 x 21 – 150/70 x 18. **Réservoir (réserve)** : 20 litres (env. 3 litres). **Garantie** : 2 ans pièces et MO. **Coloris** : orange/White/Black

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 12 mois/15 000 km. **Filtre à huile** : 12 mois/15 000 km. **Bougies** : 30 000 km. **Distribution** : 30 000 km. **Contrôle jeux aux soupapes** : 30 000 km. **Huile de fourche** : 12 mois/15 000 km. **Liquide de frein** : 12 mois/15 000 km. **Liquide de refroidissement** : 24 mois.

DUCATI DESERTX



- Puissance et couple
110 ch à 9250 tr/min - 9,2 mkg à 6500 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
5,50 litres/100 km

- Diamètre de braquage
5,5 m
- Poids **202 kg** à sec
223 kg pleins faits

► MOTEUR

Type : bicylindre en L, 4-temps, refroidi par eau. **Distribution** : double ACT, 4 soupapes par cylindre. **Cylindrée (alésage x course)** : 937 cm³ (94 x 67,5 mm). **Taux de compression** : 13,3 à 1. **Alimentation** : injection électronique. **Mise en route** : démarreur électrique. **Boîte** : 6 rapports. **Trans. finale** : par chaîne

► PARTIE-CYCLE

Cadre : treillis tubulaire en acier. **Suspensions AV/AR** : fourche inversée KYB ø 46 mm, déb. 230 mm, réglable en précharge, détente et compression/mono-amortisseur KYB, déb. 200 mm, réglable en précharge, détente et compression. **Freins AV/AR** : 2 disques ø 320 mm, étriers Brembo radiaux 4 pistons/1 disque ø 265 mm, étrier 2 pistons. **Pneus AV-AR** : 90/90 x 21 – 150/70 x 18. **Réservoir (réserve)** : 21 litres (env. 3 litres). **Garantie** : 4 ans pièces et MO. **Coloris** : blanc

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur : 15 000 km. **Filtre à huile** : 15 000 km. **Bougies** : 30 000 km. **Distribution** : 30 000 km. **Contrôle jeux aux soupapes** : 30 000 km. **Huile de fourche** : 45 000 km. **Liquide de frein** : 24 mois. **Liquide de refroidissement** : 48 mois.