



POUR PROFITER DES APTITUDES
DE VOTRE TRAIL DANS LES
MEILLEURES CONDITIONS, DUCATI
PROPOSE DES JOURNÉES DE
ROULAGE DANS DES SITES
MAGNIFIQUES, AVEC UN
ENCADREMENT DE HAÛT VOL.
VOILÀ COMMENT JE ME SUIS
RETROUVÉ DU CÔTÉ DE SAULT
(84), SUR UNE DESERT X ET
UNE MULTISTRADA V4 RALLY,
EN COMPAGNIE **D'ANTOINE
MÉO ET DE LUC ALPHAND...**

**ON A
TESTÉ...
LE DUCATI
CAMP**

38

NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2023



ROULE AVEC LES STARS

Par Steph « Imposteur » La Case,
photos Marine Roussel

J'aime pas les gros trails en off-road. Parce qu'avec des brêles dépassant largement les 200 kg, il est très compliqué d'être serein quand, comme moi, tu mesures moins d'un mètre quatre-vingt, que tu n'as pas le talent d'un champion du monde d'enduro ou que tu ne fais pas d'haltérophilie. Malgré tout, il y a des invitations qui ne se refusent pas et, en arrivant au Domaine de la Tour, non loin de Sault, je ne regrette absolument pas ma décision. L'endroit est magique. Isolé – on emprunte une discrète piste damée sur quelques kilomètres avant d'y arriver –, il offre un point de vue somptueux sur le Mont Ventoux, au cœur d'un immense terrain privé assurant une tranquillité bienfaisante. D'ailleurs, trouver du réseau en ce lieu reculé du Vaucluse relève de la gageure... encore un bon moyen d'avoir la paix ! Malgré tout, le jeu en vaut d'autant plus la chandelle que toutes les routes qui y mènent ou s'en éloignent sont sublimes, que ce soit par les paysages sur lesquels elles sont tracées ou les milliers de virages qui les composent. Et puis, une fois à destination, on est accueilli par une jolie bâtisse en pierre de taille, décorée aux couleurs de la marque italienne. Et au cas où l'on aurait un doute, il y a une flopée de Desert X et de Multistrada qui font des va-et-vient entre les divers tracés. L'occasion de repérer Laurent Pidoux, ex-cador en supermotard et en enduro, en train de dessiner un parcours destiné à évaluer le niveau des participants, ainsi que José Kuhn (ex-pilote de GP), qui a tracé les parcours d'essais, occupé à tout mettre en place. »

NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2023 39
MOTO ET MOTARDS 255



ROULE AVEC LES STARS

ON A TESTÉ... LE DUCATI CAMP

BON ESPRIT

Le secret, dans ce type de manifestation, réside dans la qualité des encadrants et des intervenants. Ils doivent aimer les échanges et être capables de partager leurs conseils tout en instaurant un climat de confiance. De quoi détendre l'atmosphère et assurer quelques belles tranches de rigolade. De ce point de vue, le casting de Ducati est parfait. Antoine Méo (5 fois champion du monde d'enduro, pour ceux qui le découvriraient) possède tous ces traits de caractère. Et quand il est accompagné de Luc Alphand (multiple champion en Coupe du Monde de ski, vainqueur du Dakar en 2006), on a l'assurance de vivre de grands moments. Les deux

compères, aussi talentueux que sympas, ont un sacré sens de l'humour et, surtout, ne se prennent jamais au sérieux. Le temps de se balancer quelques vannes, de partager un bon repas et on commence à se préparer. Au menu, de l'off-road et quelques portions de bitume, pour un total de 150 bornes. Au moment de choisir ma monture, je me dirige résolument vers la Desert X. D'abord parce que je ne l'ai encore jamais essayée et que je suis curieux, ensuite parce que son gabarit est bien moins intimidant que celui de la Multistrada. En me plongeant dans les réglages électroniques, avec les conseils avisés d'Antoine, qui a contribué à son développement, je commence sagement par le mode Enduro, qui adoucit la puissance à 75 ch. En selle, malgré



Fabien Reze, responsable communication de la marque, a été le premier à se bourrer... On lui a fait une ovation (et on savait par la même occasion qui allait rincer l'apéritif) !





«AVEC ANTOINE MÉO ET LUC ALPHAND, LE CASTING DE DUCATI EST PARFAIT !»

un réservoir un poil large en position assise, on est bien installé. Une fois debout, le gros bidon se fait totalement oublier et je peux bouger à loisir pour charger l'avant ou l'arrière de la bécane, selon les phases de pilotage. D'emblée, la prise en main se révèle très naturelle, avec une mécanique douce, facile à exploiter et des commandes précises. Seul le sélecteur de vitesses, réglé trop bas, me posera quelques soucis pour changer de vitesse avec des bottes de cross. Par contre, la pédale de frein, très facilement adaptable, propose un excellent feeling. L'équilibre général est proche de l'idéal, y compris lors des évolutions à basse vitesse sur des pistes défoncées. Bien sûr, il faut rester concentré, mais avec un peu d'attention, la Ducati se révèle facile d'accès et plutôt à l'aise en TT.

OFF-ROAD LIGHT MAIS FUN

Le tracé est sublime, alternant pistes caillouteuses, sous-bois au revêtement moelleux et même quelques portions sablonneuses. L'occasion pour Fabien Rezé, honorable responsable presse de la marque et pas franchement dans son élément ici, d'entamer une jolie série de gamelles, heureusement sans autres conséquences que du cosmétique sur la bécane. Entre-temps, conforté par la bonne volonté de la Desert X et une gestion des gaz facile à appréhender, je suis passé en mode Rally, histoire de récupérer l'ensemble des 110 bourrins disponibles et un peu plus de réactivité. Résultat, je commence à m'amuser

franchement, surtout quand on improvise un concours de travers avec Antoine (j'ai perdu, et du coup, je me suis retrouvé avec du sable jusque dans mes sous-vêtements !). Si le bicylindre s'adapte carrément bien au tout-terrain, la Ducati brille surtout par ses suspensions, capables d'absorber des gros chocs et procurant un excellent feeling. En résumé, elles pardonnent les erreurs et permettent de jouer avec le relief, ce qui me donne l'illusion de maîtriser quelque chose dans un environnement parfois franchement hostile. N'empêche, mis en confiance par les conseils d'Antoine et de Luc, je prends de plus en plus de plaisir, au point de réviser mon jugement sur la Desert X. Ce n'est pas juste un coup de com' de la marque italienne, mais un vrai trail, tout à





Grâce à une mécanique douce, une position naturelle et d'excellentes suspensions, la Desert X possède de vraies aptitudes en TT.

fait capable d'aller s'en-canailler dans la terre. Et une fois de retour sur le bitume, quel que soit son état, c'est un régal.

BIGGER IS NOT ALWAYS BETTER

On a profité d'une partie sinueuse pour s'amuser un peu avec Antoine et organiser quelques duos en wheelings. J'ai donc échangé ma Desert X avec la Multi Rally que chevauchait Luc depuis le matin.

D'emblée, le gabarit n'est pas le même. On est clairement passé dans la catégorie supérieure. Y compris pour ce qui est de la qualité perçue. Le V4 est envoûtant, l'accastillage luxueux... bref, on est sur l'équivalent d'un Porsche Cayenne sur deux roues. Le travail réalisé par les ingénieurs pour faire passer les 170

canassons au sol et conserver un comportement efficace avec un réservoir de 30 litres est assez remarquable, même si, objectivement, j'aurais bien échangé ce gros bidon contre une jante avant en 17 pouces. Sur route en tout cas, la Rally distille un mélange de confort et de performance très agréable, même avec des ➡





**«LA DESERT X EST
UN VRAI TRAIL, TOUT
À FAIT CAPABLE DE
S'ENGANAILLER DANS
LA TERRE...»**





ROULE AVEC LES STARS
ON A TESTÉ... LE DUCATI CAMP

Entre pistes en terre, sable et petites départementales, on a pleinement exploité le potentiel de nos trails !

« LA MULTISTRADA RALLY EST UNE GROSSE GT BÉNÉFICIAIRE D'UN RAYON D'ACTION CONSIDÉRABLE... MAIS N'A RIEN À FAIRE EN TT ! »

pneus à tétine. Malgré tout, je l'ai lâchée sans regret quand on a repris la piste. Et les gamelles de mon confrère à son guidon n'ont fait que conforter mon point de vue sur les machines trop lourdes et trop grosses en off-road. Là où je parviens à trouver du plaisir avec la Desert X, la Multi réclame en permanence de l'attention et surtout de ne pas s'être loupé au moment de sélectionner la cartographie. Car si le twin de la Desert demeure contrôlable dans toutes les conditions, l'arrivée des 170 bourrins de la Multi change la donne. Bref, la Rally est une grosse GT confortable bénéficiant d'un rayon d'action considérable, quand la Desert X a vraiment l'ADN d'un trail, capable de passer – presque – autant de temps en TT que sur la route. ➡

44 NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2023





Le Ducati Camp
n'oublie pas de faire
des pauses dans des
sites grandioses.







**«UNE CHOSE EST
SÛRE AVEC LA
MULTISTRADA
RALLY : ON NE
MANQUERA JAMAIS
DE CHEVAUX !»**

RETOUR EN MODE TT

Pas TT pour Tout Terrain, non, mais pour Tourist Trophy... parce que nos séances photos nous ont mis en retard et qu'il faut rentrer vite pour ne pas louper l'apéro (hé oui). Et là, à

bloc sur les larges routes qui entourent Sault, on s'est offert une belle tranche de rigolade. Tout est homogène dans le comportement de la Desert X, ce qui permet d'aller chatouiller ses limites sans pour autant se faire peur.



des expériences inédites avec des gars cools... et tout est organisé pour que vous puissiez

vous concentrer sur ces bons moments. Le prêt de la moto, le carburant, le repas de midi sont compris dans votre engagement au Ducati Camp, le tout dans des paysages sans cesse renouvelés, avec un encadrement de très haut niveau. Comptez 450 euros la journée pour ce qui reste une aventure « premium » ! **Steph**