



Essais Dossier



Par Charles Thouluc
charles.thouluc@mondadori.fr

Pour répondre aux dernières normes antipollution, Dacia a revu l'offre mécanique des Duster. Entre le nouveau bloc 1.3 essence, le 1.5 diesel optimisé et la réintroduction du GPL, les changements sont nombreux.

A part le 1.6 SCe de 115 ch d'entrée de gamme, tous les blocs du Duster ont évolué. Le 1.5 diesel devient ainsi un Blue dCi, en recevant un catalyseur SCR à injection d'AdBlue, qui permet de réduire nettement les émissions d'oxydes d'azote (NOx). Les deux versions au catalogue (de 95 et 115 ch) gagnent 5 ch au passage. En parallèle, Dacia réintroduit une motorisation bicarburant (essence/GPL) sur la base du 1.6 SCe. Baptisée ECO-G, celle-ci permet de rouler avec un carburant à 0,85 €/litre. Une alternative pertinente au diesel. Enfin, le 1.2 TCe de 125 ch est remplacé par le récent 1.3 TCe. Décliné en 130 et 150 ch sur le Duster, ce quatre cylindres, développé avec Mercedes, profite de technologies dernier cri (turbo à soupape de décharge électrique, cylindres revêtus par dépôt plasma d'une fine couche d'acier ultrarésistant, injecteurs six trous haute pression, etc.), qui lui garantissent un rendement élevé. Mais voyons tout cela, volant en mains et avec l'expertise et les mesures de notre labo.



Essence, GPL, diesel, de 115

Dacia D



Dacia Duster 1.6 ECO-G - 115 ch à partir de 13090 €

1.6 GPL: un retour

Délaissé en France, le GPL fait son grand retour chez Dacia. Désormais, chaque modèle de la gamme propose une motorisation bicarburant, baptisée ECO-G. Sous le capot du Duster, c'est le quatre cylindres atmosphérique de la version de base (1.6 SCe) qui officie. Il fonctionne indifféremment au sans-plomb ou au GPL et présente de sérieux atouts. D'abord, grâce à ses rejets de CO₂ inférieurs en mode GPL, il n'écope "que" de 773 € de malus, alors qu'un Duster 1.6 SCe classique est pénalisé de 1 490 €. Cela gomme en partie le supplément tarifaire de l'ECO-G (1 100 € au catalogue), qui n'est plus que de 383 €. Autant dire qu'avec un gaz à 0,85 €/litre à la pompe (contre 1,47 €/litre pour le sans-plomb 95), l'investissement sera vite rentabilisé: 13 000 km suffisent. Et cela, bien que le 1.6 engloutisse 10 litres/100 km de GPL en moyenne, soit 2 bons litres

N. SOLER



à 150 ch...

Duster Les nouveaux moteurs à l'épreuve

r gagnant pour le budget

Le GPL en détail



La trappe à carburant **1** regroupe les deux orifices de remplissage (GPL et essence). Facile à faire, mais un peu plus long, le plein de GPL (33 litres) coûte 28 € (0,85 €/litre). A gauche du volant, une jauge à diodes lumineuses **2** indique le niveau de GPL dans le réservoir. Une pression sur le bouton LPG permet de passer d'un carburant à l'autre. Le réservoir de GPL **3** fixé sous la voiture n'empiète pas sur le coffre.

de plus qu'en essence. Le diesel est aussi battu: un Duster Blue dCi est plus cher à l'achat et désormais moins intéressant à l'usage (avec un gazole à 1,46 €/litre). Au volant, l'enthousiasme déclenché par l'ECO-G retombe, hélas. Si, en ville, le

moteur fait preuve d'une agréable souplesse, sur route, son manque de tonus oblige à rétrograder fréquemment pour relancer l'auto. Et l'absence de 6^e vitesse n'arrange rien. Pénible pour le conducteur et les oreilles des passagers.

Nos mesures	En essence	En GPL
Vitesse maxi	172 km/h ⁽¹⁾	169 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D.A.	35s2	36s
Reprises 0 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e	16s6/30s2	17s/34s8
Consommation		
Route	7,4 l/100 km	9,1 l/100 km
Autoroute	8 l/100 km	10,1 l/100 km
Ville	8,1 l/100 km	10,6 l/100 km
Moyenne	7,8 l/100 km	9,9 l/100 km
Poids		1 292 kg
Diamètre de braquage		11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h		68 m

La technique	
Moteur essence + GPL	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 598 cm ³
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	115 ch à 5 500 tr/min
Couple maxi	156 Nm à 4 000 tr/min
CO ₂ /Malus	141 g/km / + 773 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 5 vitesses
Pneus	215/65 R 16
Réservoir	50 litres (essence) + 34 litres (GPL)

A la loupe	
Bruit/vibrations du moteur	Moyen
Agrément de la mécanique	Décevant
Souplesse à basse vitesse	Bien

1. Donnée constructeur.



Dacia Duster 1.3 TCe - 150 ch à partir de 17 850 €



Grâce à son faible poids et au tonus des 150 ch, le Duster 1.3 TCe, performant et sobre, se montre plaisant à conduire.

Nos mesures

Vitesse maxi	200 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D.A.	31s6
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7s1/10s/12s6
Consommation	
Route	6,5 l/100 km
Autoroute	7,6 l/100 km
Ville	7,3 l/100 km
Moyenne	7,1 l/100 km
Poids	1 292 kg
Diamètre de braquage	11,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m

La technique

Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 333 cm ³
Puissance fiscale	8 CV
Puissance maxi	150 ch à 5 250 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 700 tr/mn
CO ₂ /Malus	138 g/km / + 540 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/65 R 16
Réservoir	50 litres

A la loupe

Bruit/vibrations du moteur	Très bien
Agrément de la mécanique	Très bien
Souplesse à basse vitesse	Très bien

1. Donnée constructeur.

Le 1.3 turbo : quelle vitalité !

Ce n'est pas anodin 150 ch sous le capot d'un Duster ! Et à l'usage, on n'est pas déçu du voyage. Le récent 1.3 TCe que l'on retrouve aussi dans la Mercedes A200 (deux fois plus chère) ne manque pas de souffle. Ses accélérations vives pimentent la conduite de ce SUV au comportement très homogène. C'est d'autant plus vrai que le poids contenu du Duster (1 292 kg) facilite la tâche de ce turbo-essence. Et grâce à des reprises particulièrement efficaces, y compris en 6^e, l'agrément est au rendez-vous. Souple à bas régime et discret

à l'accélération, cette mécanique de 150 ch garantit aussi un confort de conduite d'un très bon niveau. Elle est également bien épaulée par une boîte à 6 vitesses à la commande agréable à manipuler. Autre atout : sa consommation (7,1 litres/100 km de moyenne) se situe parmi les meilleures de la catégorie. Pour le moment, le 1.3 TCe n'est livré qu'avec une transmission 4x2 et n'a pas droit à une boîte automatique. Il est aussi disponible dans une version de 130 ch (facturée 500 € de moins, prochainement à l'essai dans nos colonnes.

Dacia Duster 1.5 Blue dCi - 115 ch à partir de 17 100 €



Nos mesures

Vitesse maxi	168 km/h
Accélération 1 000 m D.A.	34s1
Reprises 80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10s1/14s3/18s8
Consommation	
Route	5,9 l/100 km
Autoroute	6,6 l/100 km
Ville	5,8 l/100 km
Moyenne	6,1 l/100 km
Poids	1 378 kg
Diamètre de braquage	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	68 m

La technique

Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 8S
Cylindrée	1 461 cm ³
Puissance fiscale	6 CV
Puissance maxi	115 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	260 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	115 g/km / + 0 €
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Manuelle, 6 vitesses
Pneus	215/65 R 16
Réservoir	50 litres

A la loupe

Bruit/vibrations du moteur	Bien
Agrément de la mécanique	Moyen
Souplesse à basse vitesse	Bien

Le diesel de 115 ch : un peu mou mais sobre

Le 1.5 dCi 110 ch devient Blue dCi. Un changement de nom qui se traduit par la présence d'un catalyseur de NOx, alimenté par un réservoir d'AdBlue bien intégré. Plus propre, cette version diesel perd hélas un peu de vigueur en relance, malgré 5 ch supplémentaires. Il faut dire que la plage de fonctionnement du moteur a été un peu réduite et surtout que les 5^e et 6^e vitesses tirent plus long

pour favoriser la sobriété. On se console avec les quelques décilitres gagnés en consommation (jusqu'à 0,5 litre/100 km sur autoroute). Si l'agrément ne progresse pas, ce 1.5 n'est toutefois pas dénué de qualités : rond à l'accélération, souple à bas régime, il se montre paradoxalement très plaisant en ville. Il fait aussi preuve d'une belle discrétion sur les grands axes, grâce à l'insonorisation bien améliorée du Duster.