Essai – Dacia Duster TCe 150 4WD : Best-seller, un brin de fraicheur en plus

Vous habitez en altitude et avez besoin d'un véhicule type SUV avec une gueule de baroudeur, offrant de vraies capacités en tout terrain pour un tarif plus que raisonnable. Ne cherchez plus, c'est le Duster de chez Dacia qu'il vous faut. Le constructeur roumain vient de rentrer dans le Top 10 des marques en Suisse et le Duster n'y est pas pour rien. Voici l'essai du plus puissant des Duster jamais produit : le 150 ch motorisation essence avec la boite 6 manuelle en version 4×4.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'332 cm^3
- 150 ch de 5'250 à 6'000 t/min
- 250 Nm de 1'700 à 3'250 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.7 sec.
- Poids : 1'324 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'341 x 1'804 x 1'693
- Conso. mixte : 8.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 152 g/km (D)
- Dès CHF 23'390.-, mod. essayé CHF 25'790.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Dès son lancement en 2010, le Duster plait et devient vite un bestseller. Pour sa seconde génération datant déjà de 2018, il s'offre un léger restyling en attendant de voir son nouveau logo apposé début d'année prochaine. Il ne faut pas s'attendre à une révolution car, comme pour la Golf en son temps, on ne change pas une équipe qui gagne.

Mais alors qu'il se plaçait sans grande concurrence jusqu'à il y a peu, « tarifairement » parlant, examinons si ces légères retouches lui laisse encore de la marge pour rester en haut de l'affiche.







A l'extérieur

Son look typique de baroudeur qui a fait son succès demeure tout en se modernisant. Compact avec toujours 4,34m, c'est par petites touches qu'il évolue.

Ainsi trouve-t-on les nouveaux projecteurs déjà vus sur la Sandero et qui adoptent la nouvelle signature lumineuse en forme de flèche. Forme que l'on retrouve également au niveau des feux arrière. La calandre arbore de nouvelles décorations, mais pas encore le superbe nouveau logo du constructeur roumain que l'on devrait voir apparaitre sur les véhicules de la marque au premier trimestre 2023.

Les jantes proposent un sympathique design et le becquet a été modernisé et redessiné afin d'être plus efficace. Le Duster d'aujourd'hui possède une peinture exclusive gris urbain. Cette teinte vernie et cette couleur lui vont bien.

Pour notre essai, nous avons hérité d'une déclinaison en série limitée appelée

“Extreme”. Ainsi, notre Duster se pare d’inserts décoratifs oranges. On retrouve cette teinte sur la grille avant, les coques de rétroviseur, les barres de toit avec les embouts avant en plastique noir et c’est le nom Duster qui est marqué en Orange, repris de la même couleur sur le hayon arrière.

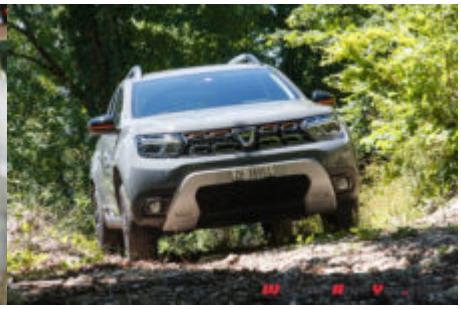
Le constat tout au long de cet essai est qu’il plait toujours autant ce Duster.











A l’intérieur

L’habitacle évolue peu et reste sobre malgré, ici ou là, quelques touches de couleur liées à cette série “Extreme”. On a ainsi sur les bouches d’aérateurs et sur les poignées à ‘intérieur des portes une incrustation orange et, sur l’accoudoir, des surpiqûres elles aussi orange.

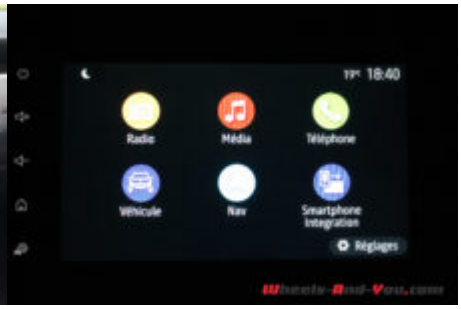
Un nouvel écran multimédia de 8 pouces est maintenant proposé, mais le système qu’il renferme commence à avouer son âge dans un domaine qui évolue à la vitesse de l’éclair. Néanmoins il apparaît simple d’utilisation et comprend tout ce dont nous pouvons avoir besoin. De plus, il s’intègre parfaitement à cette planche de bord très bien dessinée et agencée. Les plastiques sont durs mais bien ajustés et l’ensemble est cohérent avec l’esprit de la voiture.

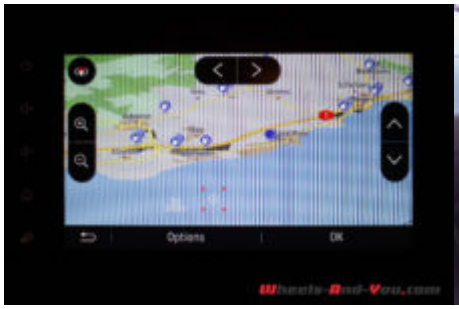
Les sièges fermes mais accueillants proviennent de la dernière Clio avec un accoudoir central coulissant sur 70mm. Il est positionné sur une console centrale qui intègre un nouveau rangement d’une contenance de 1,1 litre et deux prises USB pour les passagers arrière.

Pour les passagers arrière il y a beaucoup de place. On pourra rabaisser un maximum les appuis tête afin de profiter de la visibilité arrière qui est grande de par les trois vitres latérales. Le volume du coffre varie de 467 à 1’614 litres, de quoi partir à quatre sans problème.













Sous le capot

Nous découvrons aujourd’hui le plus puissant des Duster, équipé du 1.3 TCe qui développe 150 ch pour un couple de 250 Nm. Ainsi motorisé, notree Duster atteint les 180 km/h en vitesse maximum et s’autorise un 0 à 100 km/h en 9,7 secondes (10,7 secondes en mode 4×4).

Ce qui caractérise ce moteur c’est surtout sa souplesse de fonctionnement. Passés les 2’000 t/min, les montées sont vives et franches. Avec les 1’324 kg à vide du véhicule, le moteur ne souffre pas. La boite manuelle bien étagée avec une sixième très longue pour l’autoroute rend ce Duster agréable.

Sa consommation variera en fonction du mode choisi et, bien sûr, des routes empruntées. En montagne et en deux roues motrices ou en mode “Auto”, la consommation s’établit autour des 8.0 l/100km pour monter à 8.7 l/100km en mode 4RM (4 roues motrices).



Au volant

Plus haut qu'un Suzuki Vitara et un peu comme un Volkswagen T-Roc, il fait se sentir en sécurité à son bord. La visibilité générale, et surtout latérale, est très bonne grâce aux trois larges fenêtres. Je peux sélectionner trois modes de roulage. Deux roues motrices (2RM) et le Duster est une traction. Automatique et là, le couple se répartit vers l'essieu arrière en cas de besoin et enfin quatre roues motrices (4RM).

Pour débuter mon essai, je choisis le mode 2RM. Première sensation, celle d'une voiture légère et pourvue d'un moteur vif. Après quelques heures à son volant, j'apprécie le confort de roulement et le silence. Le châssis est sain mais, grosse déception, l'amortissement n'est pas assez ferme. A être trop dans le confort, il absorbe les bosses et autres irrégularités avec douceur mais il se "balade" dès les premiers virages abordés. Cela tangue trop. Avec ce fougueux moteur et ce poids relativement contenu pour un 4×4 (1'324 kg), il aurait été judicieux de raffermir le châssis. Alors que sur route et autoroute le Duster est royal et confortable, cela se corse dès que cela tourne un peu. Il est impossible d'aller "vite". D'ailleurs, même à allure modérée, dans ces conditions, les passagers cherchent une poignée pour se retenir. Sans vouloir en faire un 4×4 sportif, les duretés de l'amortissement et de la barre anti roulis sont à optimiser.

Même en tant que conducteur je n'arrive pas à rester dans mon propre siège de manière correcte. C'est agaçant car on sent qu'il ne manque pas grand-chose à ce Duster pour être parfait. En effet, la direction assistée électriquement est progressive, relativement ferme et précise. Elle permet de "placer" ce Duster avec justesse. Le freinage est très bon et la voiture freine relativement court mais en plongeant un peu.

En tout-terrain, même avec des pneus route, son poids et sa hauteur de caisse en font un franchiseur de talent. Il suffit de sélectionner le mode 4×4 et rien ne

l'arrête. Equipé de "Media Display", il permet de lire sur l'écran central des informations typées Offroad du style inclinomètre latéral, angle de tangage, boussole et altitude. Un récapitulatif de l'historique de la randonnée est possible.

La caméra multi-vues peut aussi être utile hors zone urbaine. Un contrôle adaptatif de la descente est activable via un bouton lors d'une forte déclinaison hors des chemins battus. Jusqu'à 30 km/h, le conducteur n'a ainsi qu'à gérer le volant. La limite du tout-terrain est bien évidemment dictée par les pneumatiques typées route. Rassurant sur route mouillée, il sera des plus efficace pour emprunter les chemins enneigés quand l'hiver sévira.

Globalement la vie à bord est agréable et les commodos sont bien placés. Le son délivré par le système audio est bon. Je ne me sens pas du tout dans une voiture "low cost".



Verdict

Bien équipé, c'est dans sa version 4×4 avec ce moteur essence que nous devrions

rencontrer le plus souvent le Duster sur nos routes de montagne. Mais attention même : s'il est indéniable qu'il est encore proposé à un prix correct pour tout ce qu'il offre, la concurrence n'est pas loin derrière. Je pense notamment au Suzuki Vitara, voir à au C3 Aircross si vous n'avez pas besoin des 4 roues motrices, qui, sans avoir forcément le look de baroudeur ni les mêmes capacités tout terrain, le talonnent au niveau tarif.

Ce restylage est une réussite et dispose de grande qualité pour un budget contenu qui débute désormais à CHF 23'390.-, que ça soit pour l'essence TCe 150 ou le diesel dCi 115, dans les deux cas en 4×4 avec la boite manuelle. A noter que notre mouture "Extreme" n'est plus au catalogue, mais qu'il y a maintenant une déclinaison appelée "Journey". Ce Duster "Journey" dispose des mêmes versions, avec en plus la possibilité d'avoir une transmission automatique EDC, mais dans ce cas uniquement 2 roues motrices, avec le TCe 150.

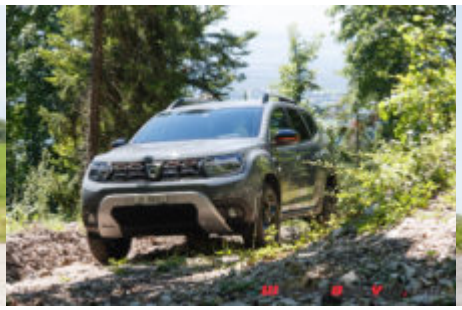
Ce Dacia Duster à une "gueule" qui plait et rien n'arrêtera son ascension. Ce best-seller est bien rentré dans l'histoire de l'automobile.












<u>Prix et options – Dacia Duster "Extreme" TCe 150 4WD</u>

Prix de base : CHF 24'990.-

Peinture "Gris Urbain" : CHF 650.-

Roue de secours normale : CHF 150.-

Prix TOTAL : CHF 25’790.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault / Dacia Suisse SA pour le prêt de ce Dacia Duster “Extreme” TCe 150 4WD, ainsi à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Suisse SA pour leur soutien logistique.











A lire aussi

Premier contact – Dacia Duster : Nouveau SUV à l’écoute de ses clients

Essai – Dacia Duster dCi 110 4×4 : Le tout-terrain low-cost

Présentation – Dacia Spring Electric

Présentation – Dacia Sandero, Sandero Stepway et Logan

Nouveauté – Dacia Duster

Nouveauté – Dacia Logan MCV Stepway

Nouveauté – Dacia Logan MCV

Présentation – Dacia Duster









