



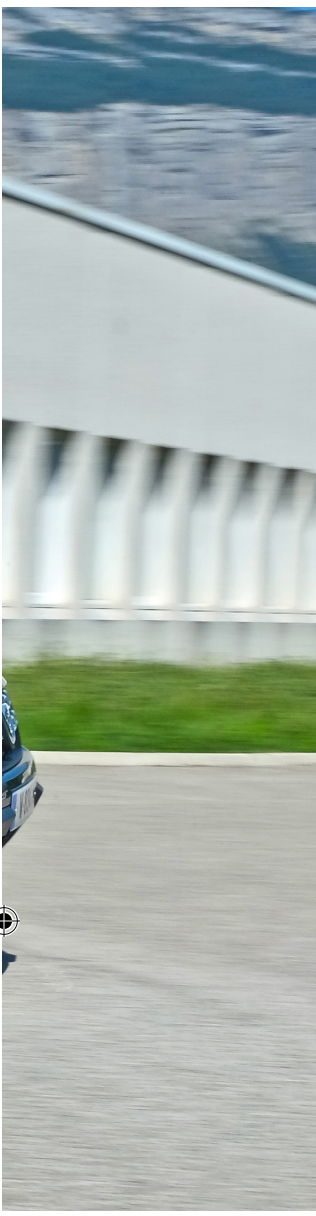
Coeur de samourai



Après 10 ans de bons et loyaux services, le vénérable 1.6 16v 105 cède sa place en cette fin d'année à un nouveau bloc de la famille « H » commune à Renault et Nissan. Baptisé H4M (contre K4M pour l'ancienne motorisation 1.6), ce moteur est en fait plutôt d'origine japonaise puisqu'il est apparu en 2010 sur le Nissan Juke. Le Duster en hérite à son tour, uniquement sur les finitions Duster et Ambiance en France, au même tarif que l'ancienne version 1.6 16v GPL.

Une exclusivité Daciattitude !

Une avant-première donc, les premiers Duster SCe 115 n'étant pas encore arrivés au parc des véhicules presse du constructeur ! Passons rapidement sur les aspects extérieurs : notre version d'essai était une Lauréate, une finition qui ne sera pas disponible au catalogue français. Mis à part ce détail, rien ne distingue à première vue ce Duster d'un ancien 1.6 16v. Il faut ouvrir le capot



DUSTER Ambiance

SCe 115

Parmi les motorisations Euro 6, la plupart sont des évolutions des blocs déjà existants dans la gamme. Le SCe 115, lui, est inédit dans la gamme Dacia et provient directement de chez Nissan où il motorise notamment le Juke, autre succès de l'Alliance sur le créneau des SUV. Il a la lourde tâche de remplacer l'ancien 1.6 16v 105. Nous avons pu l'essayer en avant-première.

Olivier Duhautoy

pour découvrir le nouveau bloc qui n'a plus rien de commun avec l'ancien, ne serait-ce que visuellement.

Le SCe 115 affiche donc comme son nom l'indique près de 115 chevaux (84 kW soit 114,2 ch pour être précis !) obtenus à 5 600 tours contre 105 chevaux à 5 750 tours pour l'ancien moteur. Le couple progresse très légèrement (156 Nm contre 148 Nm) mais à un régime légèrement plus élevé (4 000 tours contre 3 750). D'autre part, alors que le TCe 125 est un moteur à injection directe, le SCe reste lui fidèle à l'injection séquentielle multipoint (MPi) directement dans la tubulure d'admission. Bref, sur le papier, un bloc moderne mais

relativement simple avec des solutions éprouvées et la légendaire fiabilité japonaise pour faire aussi bien que l'incassable 1.6 Renault !



La théorie est une chose mais, en pratique, que vaut donc ce nouveau moteur ? Au démarrage, il s'avère encore plus discret que l'ancien et quasi inaudible au ralenti. La différence est encore plus frappante lorsque l'on accélère : le SCe 115 élève nettement moins la voix lors des montées en régime et à vitesse stabilisée. Bien sûr il y a la boîte de vitesses aux rapports légèrement allongés : à 130 km/h, le moteur tourne à environ 100 tours de moins (3 400 contre 3 500) en 5°, >

Le prix

Duster SCe 115
À partir de 11 990 €

Version essayée
Ambiance SCe 115
13 190 €
(Lauréate non commercialisée en France)
Malus : 500 euros



01

01. GREFFE RÉUSSIE

Conçu par Nissan notamment pour son SUV Juke et retravaillé par Renault, le 1.6 SCe convient bien au Duster. Sa distribution par chaîne est un avantage par rapport à l'ancien 1.6 16v et les chronos annoncés le rapprochent du TCe 125... sauf en reprises, moteur atmo oblige !

mais le gain en décibels est surtout à mettre au crédit de la conception du moteur.

Plus souple et plus performant

À la conduite, malgré un couple maxi en théorie un peu plus haut perché, le moteur donne l'impression d'être plus souple et plus rempli à tous les régimes que son prédécesseur. Il faut dire que nos derniers essais du Duster 1.6 16v 105 nous avaient laissé une impression pour le moins mitigée avec un caractère moteur et des performances émoussées par les normes anti-pollution successives et les ajustements pour lui faire émettre le moins de CO₂ possible.

Le SCe 115 paraît aussi nettement plus vif. Un sentiment conforté par les chronos : avec 11 secondes au 0 à 100 km/h, il fait nettement mieux que l'ancien K4M (12,4 secondes). Même verdict en ce qui concerne le 1 000 m départ arrêté couvert en 32,2 secondes contre 34,1 auparavant ; un gouffre ! À vrai dire, sur le papier, les chiffres sont finalement très

proches de la version TCe 125 qui ne gagne que 6/10^e sur le 0-100 (10,4 s) et ne fait pas mieux sur le kilomètre départ arrêté (32,1 s). Mais la simple lecture d'une fiche technique est parfois trompeuse et, si le SCe offre une bonne nervosité, il est toutefois loin de pouvoir rivaliser en relances face au TCe de 125 chevaux.

Sur les reprises mais également en montagne, malgré une puissance finalement assez proche, le SCe ne peut suivre le rythme du TCe qui bénéficie d'un couple supérieur (205 Nm, disponibles dès 2 000 tours) et surtout de l'adjonction bénéfique du turbo ! Le SCe impose de recourir à la boîte à 5 rapports (contre 6 sur le TCe), heureusement assez bien étagée, pour partir à l'assaut des hauts régimes. Forcément, la consommation s'en ressent et grimpera dans ces conditions à un bon 9 l/100 km. Sur un parcours moins

TARIFS DU DUSTER SCe 115 GPL BOREL (euros)

	Standard	Ambiance	Lauréate
SCe 115 GPL 4x2	13 970	15 750	16 700
SCe 115 GPL 4x4		17 750	18 700



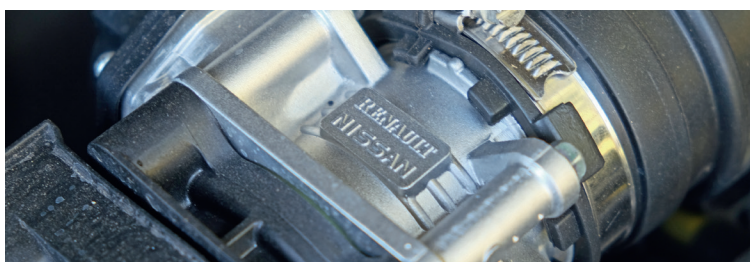
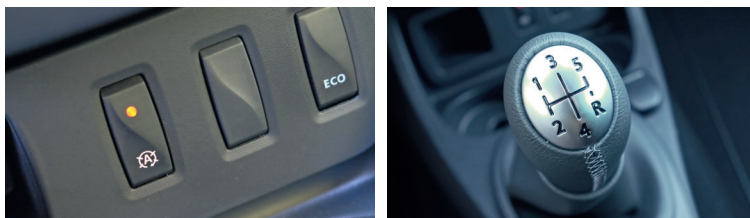
Agrément et perfs en hausse
Chaîne de distribution
Niveau sonore en baisse



Politique tarifaire discutable
Pas de 4x4 ni GPL chez Dacia France
Conso un peu élevée, malus



Merci à la société Borel pour le prêt de ce Duster SCe 115 tout juste arrivé dans les ateliers et que nous avons pu essayer en exclusivité avant sa conversion au GPL. Rendez-vous est donc pris très prochainement pour les retrouvailles avec la version « gaz » cette fois-ci !



FRANCO-NIPPO-ROUMAIN

S'il reste en injection indirecte MPI, le SCe gagne toutefois le Stop&Start (désactivable). Il reprend en revanche la boîte 5 des blocs K, mais avec une démultiplication légèrement allongée. La signature Nissan est partout présente sous le capot.

SCE 115 4X4 ET SCE GPL CHEZ BOREL UNIQUEMENT !

Surprise en découvrant les gammes Duster à l'étranger, notamment en Suisse, Roumanie et Pologne : un SCe 115 4x4 existe et figure bien au catalogue ! Une version baroudeuse intéressante à plus d'un titre et qui remplace l'ancien 1.6 16v 4x4, mais « interdite » de séjour en France pour cause d'émissions de CO₂ de 155 g/km qui lui vaudraient chez nous un malus de 1 600 euros ! C'est ce qui explique son absence au catalogue Dacia France et aussi qu'il ne soit même pas fait mention de son existence. Dommage, car il s'agit de la version 4x4 la plus accessible : 13 000 euros en version « Access » (l'équivalent de la finition de base Duster) en Roumanie. Heureusement, Borel a décidé de mettre à son catalogue le SCe 115 en 4x2 et 4x4, et dans toutes les finitions. Côté tarif, le SCe 115 4x4 GPL se retrouve au même prix que le TCE 125 4x2 GPL Borel ou encore que le TCE 125 4x4 chez Dacia... sans GPL (mais avec malus de 500 euros) ! Vous retrouverez prochainement l'essai de ces versions inédites, mais la palette des motorisations Duster s'enrichit donc encore, en attendant la version GPL Dacia du SCe 115 (en 4x2 uniquement) attendue en concession dans le courant de l'année. D'ici là, Borel reste donc le seul capable de vous fournir une Dacia au GPL neuve, avec la qualité et le sérieux propres à ce spécialiste que vous connaissez désormais bien !

LE SCE 115 EST PLUS PERFORMANT QUE LE 1.6 16V 105, PLUS SILENCIEUX ET PAS PLUS GOURMAND.

accidenté, elle se stabilise à 8 l/100 km environ, assez loin des 6,4 l/100 km annoncés. Le Stop&Start contribue à faire un peu baisser la consommation urbaine. Comme sur le TCE 125, il est discret et rapide, mais les réfractaires à ce système auront toujours la possibilité de le désactiver via un bouton au tableau de bord.

Tarif inchangé

Abordons enfin l'épineux problème du tarif. À première vue, le contrat semble respecté : à partir de 11 990 euros, le Duster SCe 115 est proposé au même prix que l'ancien 1.6 16v 105... sauf que ce dernier fonctionnait au GPL tandis que le SCe 115 ne carbure qu'au sans-plomb ! Une différence de taille dans le budget d'utilisation, le coût à l'usage du SCe, compte tenu de sa consommation, s'avérant bien plus important que feu le K4M. Du coup, le tarif ne nous paraît finalement pas si intéressant : certes, l'ancien moteur 1.6 16v était amorti

depuis fort longtemps, mais le SCe officie depuis près de six ans chez Nissan. En Roumanie, il est d'ailleurs proposé à 11 300 euros en version base, également avec le même (non-)équipement.

Alors, quel bilan tirer de ce nouveau moteur ? Il remplace avantageusement l'ancien 1.6 16v qui avait perdu de sa superbe au fil du temps, étouffé pour cause de traque au CO₂. Plus silencieux, plus performant, plus souple, le seul regret concerne la consommation moyenne qui n'évolue pas et reste assez élevée, du même ordre que la version TCE plus performante. D'ailleurs, les rejets de CO₂ (145 g/km) imposent le même malus de 500 euros que sur l'ancien moteur. Surtout, le tarif inchangé alors que l'on perd l'avantage du GPL nous paraît un peu élevé dans l'absolu. Mais on gagne un moteur plus moderne et plus agréable, plus économique à l'entretien grâce à sa chaîne de distribution, et qui bénéficie de la réputation flatteuse des mécaniques Nissan. C'est déjà pas mal, non ? ■

Motorisation

SCe 115
4 cylindres, essence, 16 soupapes
1598 cm³
115 ch (84 kW) à 5600 tr/min
156 Nm à 4000 tr/min

Boîte de vitesses

Mécanique, 5 rapports
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5)
7,72/14,05/21,77/29,61/38,05

Dimensions

4315 x 1822 x 1695 (L x l x h en mm)
Empattement : 2674 mm

Masses

Poids à vide : 1165 kg
MMAC : 1697 kg
MTR : 2897 kg

Capacités

Coffre en 5 places : 475 l
Coffre en 2 places : 1636 l
Réservoir : 50 l

Performances

Vitesse maxi : 170 km/h
0 à 100 km/h : 11 s
1000 m DA : 32,2 s

Consommations constructeur

Mixte : 6,4 l/100
Émissions : 145 g/km CO₂
Malus : 500 euros