



Rencontre *au sommet*



A lors qu'il ne devait être qu'une version plutôt marginale du Duster, le TCe 125 4x4 était finalement l'une des nouveautés les plus attendues de la fin 2015 chez Dacia. Il faut dire qu'avec le récent retournement du marché en faveur de l'essence, notamment à la suite de l'affaire Volkswagen, ce TCe qui gagne déjà des parts de marché en version 4x2 tombait à point nommé pour compléter enfin l'offre 4x4 du Duster, jusqu'alors restreinte au seul moteur dCi 110. En France du moins car, dans les pays où la fiscalité écologique est moins absurde, on trouvait encore le bon vieux 1.6 16v 105 ch au catalogue. Une motorisation qui fit long feu en France puisque cette version déserta le catalogue à la défaveur de la mise en place fin 2012 d'une nouvelle grille délirante de malus.

Alternative au diesel

Heureusement, il restait encore Borel qui, seul contre tous, commercialisait une version GPL du 1.6 16v 4x4 dépourvue de malus. Un peu mince cependant, malgré de réelles qualités, pour contrer un dCi favorisé fiscalement et qui ne cessait de progresser côté agrément... mais qui rencontrait aussi son lot de problèmes après le restylage



DUSTER
4x4
 TCe125 4x4
 TCe125 4x4 GPL Borel

Ce n'est pas tous les jours qu'un nouveau Duster 4x4 fait son apparition ! Alors, quand on a la possibilité d'essayer l'inédit TCe 125 4x4 et qu'en plus on peut le confronter à la toute nouvelle version TCe 4x4 GPL Borel ainsi qu'à l'ancien 1.6 16v 105 ch 4x4, cela donne un essai exceptionnel dans le cadre majestueux de la vallée de la Maurienne.

Olivier Duhautoy

de fin 2013. L'apparition à cette même date d'un nouveau TCe 125 fit renaître l'espoir d'un moteur enfin capable de se battre à armes égales avec le diesel. C'était sans compter sur le peu d'empressement de la marque à proposer une version intégrale puisqu'il fallut pas moins de deux ans pour voir, enfin, apparaître ce TCe 125 4x4. L'attente en valait-elle la peine ? Pour le savoir, nous avons pris le tout premier véhicule arrivé au parc presse. Direction la foire de Valloire (voir page 82) pour un test sans concessions sur route, piste et terrain de 4x4. Pour corser le tout, nous avons pu essayer simultanément la version GPL Borel de ce TCe 125 4x4, un petit exploit en soi car le spécialiste isérois venait tout juste de recevoir le Duster et qu'il a fallu toute la compétence des techniciens pour équiper la voiture dans les délais. Enfin, nous avons également rendez-vous avec un lecteur propriétaire d'un 1.6 16v 4x4 GPL Borel pour nous accompagner sur

une partie de la ballade. Action !

Un TCe métamorphosé

Autant l'avouer d'emblée, la version 4x2 du TCe, essayée à plusieurs reprises et notamment lors de la présentation du Duster phase 2, nous plaisait certes grâce à sa vivacité et sa discrétion, sans pour autant offrir totalement ce que l'on était en droit d'attendre d'un moteur de 125 chevaux. Bien né et bien conçu, le petit bloc turbo péchait en effet un peu par manque de peps à bas régime et se laissait distancer par le dCi en reprises tandis que, côté consommation, le 1.2 TCe affichait un solide appétit. Nous nous attendions donc à

➔ **ON PEUT Désormais Rouler en DUSTER 4x4 SANS FORCÉMENT CHOISIR LE DIESEL !**



1.2 TCe 125 4x4



TOUJOURS BAROUDEUR

Par rapport à la version dCi, le TCe préserve les excellentes aptitudes tout-terrain du Duster. Le couple un peu moins élevé nécessite juste de mettre un peu plus de gaz sur certains passages délicats. L'étagement de la boîte est identique à la version diesel.

retrouver ces défauts encore aggravés par la transmission 4x4 et le surpoids. Grosse erreur : dès les premiers kilomètres, c'est un Duster métamorphosé que nous essayons ! Il semble enfin plus alerte à bas régime et la poussée du turbo, un peu moins linéaire, est désormais franche tandis que le moteur n'hésite plus à grimper en régime.

Le miracle s'appelle tout simplement TL8, le petit nom de la boîte de la version 4x4 aux rapports plus courts que la version 4x2 et étagés bien différemment (la première est dite « rampante » pour un usage tout-terrain). La démultiplication et les vitesses à 1000 tours sont rigoureusement identiques à celles de la version diesel, sauf que là, malgré l'affection que l'on a pour l'indéboulonnable 1.5 dCi, il faut avouer que l'agrément tourne franchement en faveur du TCe qui semble enfin libéré du carcan de sa boîte trop longue. Pourtant, notre Duster TCe « 10 ans » sort tout juste de rodage avec seulement quelques centaines de kilomètres au compteur. Oui mais voilà, on ne dira jamais assez combien l'allongement des rapports, bénéfique sur le

papier pour diminuer les émissions de CO₂ et sur autoroute pour abaisser le régime, est néfaste dans les autres conditions et notamment côté agrément de conduite. D'autant que les performances régressent à peine : le 4x4 perd seulement 6/10^e de seconde au 0-100 km/h (11 s contre 10,4) et au 1000 m D.A. (32,7 s contre 32,1). La vitesse de pointe augmente même de 175 à 177 km/h !

Le GPL dans la course

Alors certes, il est un peu plus bruyant sur autoroute à cause d'un régime plus élevé à vitesse comparable (2400 tours/mn environ à 130 km/h contre 2250 sur le 4x2). Pas de quoi cependant ternir le bilan de cette combinaison TCe et 4x4. Sur petites routes et même en montagne, ce Duster est un régal d'autant que, à la différence de la version 4x2, il est possible d'inhiber l'ESC (et surtout sa fonction antipatinage) : à vous les joies de la conduite dynamique sans électronique castratrice ! Évidemment, les suspensions efficaces mais souples ne font pas du Duster une sportive, mais dans l'ensemble il se tire fort bien de ce type d'exercice même en conduisant couteau entre les dents. Léger, sain, rassurant, il accepte d'être cravaché. Un petit mot tout de même sur le Stop&Start, puisque ce TCe 4x4 est la première Dacia « Euro 6 » testée dans Daciattitude : loin d'être une version

Agrément, performances
Capacités TT intactes
Économies d'usage en GPL



Différence de tarif face au dCi
Consommation
Malus de 500 euros en essence



Le prix

Duster TCe 125 4x4

16 700 €

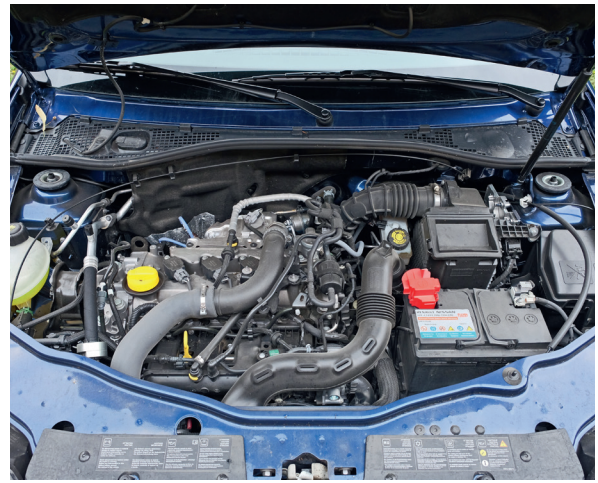
Version essayée

SL 10 ans

1.2 TCe 125 4x4

18 100€

500 euros de malus



EURO 6, PREMIÈRE !

Le TCe 125 4x4 est la première Dacia E6 essayée par Daciattitude. Seul signe distinctif, le bouton permettant de désactiver le Stop&Start depuis la console. Il est automatiquement coupé en mode 4x4 Lock et lorsque l'ESC est désactivé.

LE DÉTAIL

Couplé à la boîte TL8 aux rapports plus courts, le TCe 125 se voit pousser des ailes. Il est plus agréable à mener que la version 4x2, malgré une puissance et un couple identiques.

au rabais, ce dispositif très doux et réactif s'avère réussi et reposant en ville. Il est bien entendu déconnectable (et s'inhibe automatiquement lorsque l'on passe en 4x4 Lock) mais il serait dommage de s'en priver lorsque l'on est amené à conduire en ville. Au terme de notre parcours de près de 1000 kilomètres de nationales, autoroutes, départementales et routes de montagne, le bilan routier de ce Duster TCe 4x4 est donc plus que satisfaisant alors que nous arrivons à Valloire.

Après une nuit réparatrice, direction Gières (38) le lendemain matin pour aller chercher le Duster TCe 4x4 GPL directement chez Borel. C'est Valentin, le fils du « boss », qui nous accompagne : lui et son Duster, dernier-né de l'entreprise familiale, vont défendre les couleurs du GPL à Valloire, au beau milieu d'une horde de 4x4 déchaînés ! Valentin prend le volant du Duster essence et nous voici aux commandes du TCe 4x4 GPL. À bord, à part l'interrupteur-jauge sur la console, rien ne différencie en apparence la version GPL Borel de sa cousine essence. C'est évidemment sous le capot que tout se passe, avec comme d'habitude une installation soignée qui comprend non seulement des composants de qualité mais aussi – et surtout – une gestion électronique

spécifique. Sans surprise, cette dernière est aussi aboutie que pour la version 4x2, seulement cette fois la différence est plus ténue : on constate tout de même plus de rondeur et de souplesse à bas régime tandis qu'en haut du compte-tours la version GPL semble un peu moins communicative. Sans doute est-ce à mettre sur le compte d'un moteur pas encore rodé, la mécanique ne se libérant réellement qu'au bout de quelques milliers de kilomètres. Tout est néanmoins dans la nuance car, en pratique,



on retrouve le même tempérament qu'à bord de la version essence et une démultiplication décidément nettement plus favorable. La grande force de la conversion Borel, c'est qu'elle se fait totalement oublier et plus encore sur ce TCe à injection directe qui démarre directement au GPL. La seule différence finalement, c'est au moment de passer à la pompe : environ 45 euros pour remplir le grand réservoir de 62 litres, voilà qui donne le sourire par rapport à la version essence !

A l'épreuve en tout-terrain

Bref, les presque 150 kilomètres nécessaires pour regagner Valloire ne sont qu'une

1.2 TCe 125 4X4 GPL Borel



4X4 ÉCOLO

Du tout-terrain au GPL ? Et pourquoi pas ! La version Borel s'est prêtée de bonne grâce à nos différents exercices de franchissement et réussit l'épreuve haut la main. Sa souplesse accrue à bas régime est même un atout supplémentaire pour évoluer sur un filet de gaz.

formalité pour le TCe 4x4 GPL qui réussit haut la main l'épreuve routière. Comme à bord de la version essence, on apprécie le silence de la mécanique et l'absence de vibrations par rapport au diesel, même si le 4-cylindres TCe émet un bruit assez quelconque. Voilà désormais nos deux Duster TCe 4x4 côte à côte sur la zone de franchissement où viennent s'entraîner ou s'initier tout au long de la foire de nombreux conducteurs de 4x4. Au milieu des gros Toyota, Nissan, Mitsubishi, Land Rover ou Jeep, parfois sérieusement préparés, nos petits Duster d'origine se sentent bien seuls. On voit d'ailleurs quelques sourires narquois ici et là chez les habitués du tout-terrain. De notre côté, si nous connaissons les exploits dont est capable un Duster dCi en franchissement, nous étions légèrement circonspects au sujet du TCe désavantagé par un manque de couple (205 Nm contre 240 au dCi et même 260 pour les nouvelles versions Euro 6).

Pour en avoir le cœur net, nous nous lançons à l'assaut de la première difficulté (une forte montée suivie d'un virage en dévers et d'une descente tout aussi raide) où vient juste d'échouer, malgré la présence d'un instructeur, un pick-up Isuzu D-Max préparé en entraînement pour le rallye des Gazelles. Dès les premiers mètres, nous sommes rassurés :

le Duster avale la montée sans coup férir. En toute logique, il faut donner un peu plus de gaz qu'avec le diesel, mais sans excès, puisque la pente est gravie sans dépasser les 3000 tours en première. La motricité est excellente malgré les pneus de série au profil routier et le Duster effectue un passage impeccable dès la première tentative alors qu'il avait fallu au D-Max, en pneus tout-terrain, s'y reprendre à plusieurs fois ! Pleinement rassurés quant aux capacités « off-road » de notre Duster TCe, nous

voilà partis pour le reste des exercices qui s'enchaînent sans difficulté : croisements de ponts, dévers, borbier, le TCe 4x4 fait aussi bien que le dCi et jamais le déficit de couple ne s'avérera pénalisant, d'autant que la version essence affiche 80 kilos de moins sur la balance face au diesel.



Sans complexes

À ce titre, la comparaison est intéressante avec le 1.6 16v 105 ch 4x4 GPL Borel d'un de nos lecteurs, Didier, venu d'Auvergne avec son Duster pour participer lui aussi aux activités de Duster Experience à l'invitation de Borel. Didier a plongé directement dans le grand bain en suivant lui aussi le parcours avec son Duster quasi neuf (il lui avait été livré quelques semaines auparavant). Cette fois, le « vieux » 1.6 16v K4M, malgré sa bonne volonté, accuse

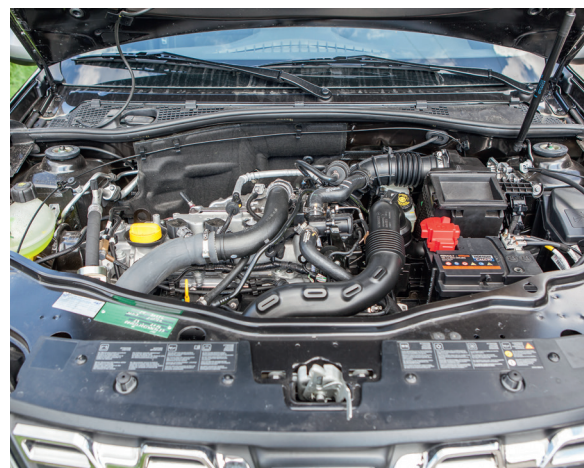
Le prix

**Duster TCe 125 4x4
GPL Borel**
20 600 €

Version essayée
**Lauréate 1.2 TCe 125
4x4 GPL**

20 600€

Ni bonus, ni malus



LE DÉTAIL

Avec son injection directe essence, le TCe 125 nécessite une technologie spécifique pour fonctionner au GPL. Un art dans lequel Borel est passé maître : nous n'avons constaté aucune baisse significative des performances.

INVISIBLE OU PRESQUE

Il faut un œil exercé pour reconnaître la version GPL lorsqu'elle n'est pas bardée de stickers ! Orifice de remplissage dans la trappe à carburant et commutateur-jauge dans l'habitacle seront les signes les plus visibles de la transformation.

le coup avec seulement 148 Nm de couple, ce qui lui impose d'être conduit plus haut dans les tours sous peine de manquer de souffle et de caler en pleine montée. On sent bien que, au fil des années, la gestion a été revue afin de respecter les normes et d'abaisser les émissions : cela se ressent côté dynamisme, tant le moteur semble avoir laissé une poignée de chevaux dans la bataille. Cela dit, une fois le mode d'emploi assimilé, le bloc atmosphérique fait mieux que se défendre et suit sans trop de mal le rythme de ses fringants fringins turbo. À noter que sur ce 1.6 16v 105 comme sur le TCe 125, la conversion GPL n'entame absolument pas les performances : au contraire, la gestion Borel favorisant la souplesse à bas régime est un avantage en franchissement, d'autant que le Duster ne propose qu'une première rampante et pas une véritable boîte courte. Nous voilà maintenant au milieu d'un convoi d'une petite dizaine de Duster emmenés par Pascal Burg et son organisation pour une promenade tout-terrain en altitude. Le parcours est le même que pour les autres 4x4 : on y retrouve donc les véhicules croisés sur la

zone de franchissement, sauf que cette fois certains conducteurs rient jaune de voir les Duster grimper exactement aux mêmes endroits que leurs engins parfois trois fois plus chers ! Et effectivement il grimpe ce Duster, malgré l'altitude (l'arrivée de la balade culmine à 2800 mètres, tout de même) et des pistes de plus en plus caillouteuses. Une fois encore, le petit SUV nous étonne par son agilité et sa motricité, bref ses aptitudes à barouder en terrain hostile : on ne peut s'empêcher d'espérer que la prochaine génération, sans doute présentée d'ici un an, ne

*L'avis de
Pascal Burg*

Une belle surprise !

« Il était intéressant de disposer lors de cette édition de Valloire d'un tel échantillon de Duster 4x4 : dCi 110, 1.6 16v 105, et bien sûr les nouveaux TCe 125 4x4 essence et GPL. J'avoue avoir été agréablement surpris par le petit bloc essence qui assure le job en franchissement. Le couple est dispo assez tôt et il n'y a pas besoin de maltraiter la mécanique. Le principal avantage du Duster étant sa légèreté, les 80 kilos gagnés sont toujours bons à prendre. La version GPL offre quant à elle une vraie alternative au diesel même si elle n'est pas donnée. Mais il faut aussi prendre en compte le coût à la pompe et à l'entretien, moins cher en essence, d'autant que le TCe utilise une chaîne de distribution et non une courroie. »





BAROUDEUR AU LONG COURS

Avec deux réservoirs de respectivement 50 (essence) et 62 litres (GPL), le Duster TCe 4x4 GPL Borel offre une autonomie record. Amateurs de raids, ce Duster est fait pour vous !

voie pas ses capacités « off-road » amputées par rapport au modèle actuel. Mais c'est une autre histoire...

L'heure du bilan

Arrivés au sommet du téléphérique et alors que Pascal sort les rafraîchissements pour la petite troupe, l'heure est au bilan entre propriétaires et essayeurs. Le dCi était jusqu'alors quasiment la seule possibilité pour qui voulait un Duster 4x4 et c'est donc, de fait, le mètre-étalon de cet essai. Face à lui, le TCe 4x4 n'a pas à rougir : il procure plus de plaisir sur route, les performances sont meilleures et surtout les aptitudes tout-terrain sont quasi intactes. Évidemment, on aimerait bien un peu plus de couple, notamment à bas régime. C'est en partie ce que propose la version GPL Borel du TCe 4x4 avec sa cartographie spécifique à la souplesse épatante, d'autant que les performances n'affichent aucune dégradation notable par rapport à l'essence. Ce Duster Borel permet aussi de mesurer le chemin accompli depuis le 1.6 16v 4x4 qui était jusqu'alors la seule alternative au diesel. Désormais à la retraite, le moteur K4M a perdu un peu de son allant mais reste dans le coup, y compris en tout-terrain, malgré un déficit en chevaux et en Newton-mètres. Il nous tarde

désormais d'essayer le nouveau SCe 115 en version 4x4, qui ne sera disponible en France que chez Borel et qui reprendra le flambeau de cette version essence atmo désormais collector.

Un dernier mot enfin sur le budget et la consommation : comme pour le 4x2, le positionnement tarifaire du TCe 4x4 par rapport au dCi est peu favorable car seuls 700 euros – en faveur de l'essence – les séparent. Un maigre avantage immédiatement neutralisé par le malus de 500 euros exigé pour la version TCe 4x4, alors que le dCi 4x4 est désormais en zone neutre. Au final donc, la différence de 200 euros à finition équivalente ne sera pas de nature à faire basculer le choix en faveur de l'essence pour raisons économiques ! De plus, la version essence nous a « gratifiés » d'une consommation moyenne (avec un rythme élevé, beaucoup de montagne et de tout-terrain) de 8,7 l/100, ce qui est cohérent avec notre relevé de 8 l/100 pour la version 4x2. Inutile de dire qu'il sera totalement impossible de rentabiliser la version TCe essence face

AVEC SA BOÎTE PLUS COURTE, LE DUSTER TCE 4X4 EST TRANSFIGURÉ ET L'EMPORTE EN AGRÉMENT SUR LE DIESEL



MENTION TRÈS BIEN

Le TCe 125 4x4, essence ou GPL, se sort avec les honneurs de son examen de passage. La version diesel a en face d'elle une alternative crédible.

au dCi et que le choix se fera plus pour l'agrément et les « perfs » de la version essence, sans parler évidemment des réfractaires au diesel.

Pas qu'une histoire d'argent...

Une conclusion encore plus vraie pour la version GPL Borel qui réclame environ 2800 euros supplémentaires par rapport au TCe 4x4 « Dacia », auxquels il faut retrancher les 500 euros dus au titre du malus par la version essence. Plus simplement, le TCe 4x4 GPL Borel demande un effort de 2300 euros par rapport au TCe 4x4 essence et 2100 euros par rapport au dCi 4x4. Il pourra être rentabilisé face à l'essence, sachant que la consommation n'est pas beaucoup plus importante (9,3 l/100 relevés sur le même parcours exigeant) et que le GPL est évidemment beaucoup moins cher à la pompe (50 à 65 cts environ au litre). Face au diesel, en revanche, il faudra rouler vraiment beaucoup, du moins tant que l'avantage

fiscal du gasoil à la pompe ne sera pas rabaissé comme s'y emploie avec ferveur l'administration depuis quelques temps. Mais, de rentabilité, les acheteurs Borel n'en ont généralement cure : choisir une version GPL relève souvent presque de la philosophie et d'un engagement écologique et il s'agit d'une affaire de convictions plus que de kilométrage ou d'économie.

Sous cet angle, la version TCe 4x4 GPL Borel est hautement recommandable en ce sens qu'elle combine à peu près tous les avantages de l'essence et du diesel et gomme quasiment leurs inconvénients respectifs. Demeure certes un prix élevé par rapport aux autres versions (mais justifié par la technicité de l'installation, le grand réservoir et l'autonomie), et finalement raisonnable dans l'absolu si on regarde ce qui existe d'équivalent sur le marché... c'est-à-dire rien. Et pour paraphraser Bastien, porte-flingue des frères Wolfoni dans le mythique « Les Tontons flingueurs », on pourrait régler le problème par cette réplique culte : « Le prix s'oublie, la qualité reste » ! ■

Motorisation

1.2 TCe
4 cylindres, turbo, 16 soupapes
Injection directe essence (GPL)
1199 cm³
125 ch (92 kW) à 5250 tr/min
205 Nm à 2000 tr/min

Boîte de vitesses

Mécanique, 6 rapports
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5/6)
5,79/9,97/15,80/23,16/31,83/41,82

Dimensions

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

Masses

Poids à vide : 1312 kg
MMAC : 1870 kg
MTR : 3370 kg

Capacités

Coffre en 5 places : 443 l
(408 si roue de secours)
Coffre en 2 places : 1604 l
(1570 si roue de secours)
Réservoir : 50 l + 62 l (GPL)

Performances

Vitesse maxi : 177 km/h
0 à 100 km/h : 11 s
1000 m DA : 32,7 s

Consommations constructeur

Mixte : 6,4 l/100
Émissions : 145g/km CO₂
Malus : 500 euros (essence) / 0 euros (GPL)