Salut l'artiste !

Fin de carrière pour le bon vieux moteur K4M, plus connu sous l'appellation 1.6 16v 105 : poussé vers la sortie par le nouveau SCe 115 à l'essai dans les pages suivantes, il raccroche les gants après presque 10 ans de bons et loyaux services. Pour cet ultime essai, nous avons pu prendre le volant d'une rare version 4x4 GPL Borel en finition Air !

Olivier Duhautoy

À force de le voir au catalogue toutes ces années, on avait l'impression qu'il ne quitterait jamais la gamme Dacia : le moteur K, apparu au milieu des années 90 sur la Mégane 1 (voir page 32), tire sa révérence après une décennie sous le capot des Dacia. Pour lui dire au revoir, nous avons pris le volant d'un Duster, mais pas n'importe lequel : un Blackstorm (connu chez nous sous le nom de série limitée « Air ») en 1.6 16v 105 4x4, passé comme il se doit chez Borel puisque la transmission intégrale n'était plus proposée chez nous avec le 1.6 16v depuis bien longtemps déjà. Nous ne nous étendrons pas sur les particularités de cette série limitée désormais épuisée avec sa décoration façon aviation et ses touches de jaune. Une originalité plutôt sympathique en tous cas, surtout sur une version aussi rare !

Nostalgie, quand tu nous tiens...

Même si le diesel a toujours tenu la vedette sous le capot du Duster, le petit 1.6 16v ne déméritait pas pour autant. Évidemment, on pourra ne pas (trop) regretter son appétit parfois féroce, sa relative paresse à bas régime ni surtout, comme ici dans le Duster 4x4, sa propension à élever la voix à cause de rapports plutôt courts, nécessaires pour pallier le couple faiblard de 148 Nm. Pour ne rien arranger, l'arrivée

Conso

durant l'essai

Le prix

Duster 1.6 105 4x4 GPL Borel

À partir de 17 650 €

Version essayée

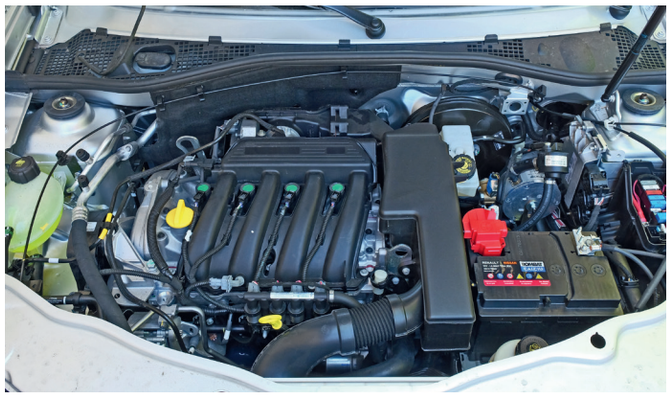
Air / Blackstorm 1.6 105 4x4 GPL

18 600 €

(Plus commercialisé)

Pas de malus

Essai Duster 1,6 16V.indd 46 15/01/2016 00:15



100 % COLLECTOR !

Appelée Air dans notre pays et Blackstorm à l'étranger, cette série limitée du Duster présentée en 2014 a toujours suscité des avis pour le moins tranchés ! Chez Daciattitude on apprécie son originalité et les petites touches exclusives dans l'habitacle comme à l'extérieur. En 1.6 16v 4x4, en tous cas, notre exemplaire est un collector absolu !

de l'accélérateur temporisé et de cartographies d'injection de plus en plus orientées « CO_2 » avaient sérieusement entamé le joyeux caractère de ce petit multisoupapes. Heureusement, en version GPL Borel du moins, une partie de ces défauts était atténuée par une gestion électronique revue pour plus de souplesse à bas régime.

C'est le cas de notre modèle d'essai, qui a certes laissé quelques plumes dans la bataille des émissions de CO_2, ne serait-ce que par rapport à la version essayée il y a moins de deux ans dans notre numéro 3. On apprécie toutefois toujours la souplesse de ce moteur : ce n'est pas violent, mais il ne rechigne jamais à reprendre même en sous-régime, tandis qu'il se réveille progressivement pour se libérer totalement à partir de 4000 tours, signant d'ailleurs d'honnêtes chronos avec 165 km/h en pointe et un 0-100 en un peu plus de 12 secondes. En franchissement, il perd un peu de sa superbe à cause de la gestion discutable de l'accélérateur électronique, mais il reste tout aussi agile que ses grands frères à « gros » moteurs avec également une excellente motricité.

Bref, s'il existe évidemment mieux et plus performant, c'est surtout pour cause de normes Euro 6 que le K4M quitte la scène, chez Dacia du moins puisqu'il continue sa carrière en Amérique du Sud et en Inde, notamment. Mais ce moteur 1.6, c'était aussi et surtout le plaisir de la simplicité : pas de turbo, pas d'injection directe, pas (trop) d'artifices modernes et une fiabilité extraordinaire. Avec lui, c'est un pan de l'histoire et de l'esprit Dacia qui disparaît. Heureusement, comme vous allez le voir dans les pages suivantes, son remplaçant le SCe 115 d'origine Nissan s'avère prometteur, que ce soit sur le plan des performances ou de la fiabilité. Il fallait bien cela pour prendre la relève ! ■

Moteur fiable et éprouvé
Version 4x4 intéressante
Installation GPL Borel soignée

Performances en baisse
Manque de couple
Niveau sonore

Motorisation
1.6 16V 105 GPL
4 cylindres, essence/GPL, 16 soupapes
1598 cm^3
105 ch (55 kW) à 5750 tr/min
148 Nm à 3750 tr/min

Boîte de vitesses
Mécanique, 5 rapports
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5)
7,47/13,6/21,08/28,67/36,84

Dimensions
4315 x 1822 x 1630 (L x l x h en mm)
Empattement : 2674 mm

Masses
Poids à vide : 1205 kg
MMAC : 1745 kg
MTR : 2845 kg

Capacités
Coffre en 5 places : 475 l
Coffre en 2 places : 1636 l
Réservoir : 50 l + 66 l GPL

Performances
Vitesse maxi : 165 km/h
0 à 100 km/h : 12,4 s
1000m DA : 34,1s