

À GAGNER ! VOTRE PARTICIPATION À LA GRANDE TRAVERSÉE DES ALPES EN DUSTER

n°16

daciattitude Magazine

daciattitude

MAGAZINE

FRANCE : 5,90 € - DOM/TOM : 6,50 € - BEL. : 6,50 €



30 pages

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

Sandero 3, Lodgy 2, Hybride, Électrique, 1.0 TCe 100...

TOUS LES SECRETS DES FUTURES DACIA !

daciattitude 16 - avril/juin 2019
L 15033 - 16 - F : 5,90 € - RD

ESSAIS DUSTER TCE 130 & 150 ENFIN UN RIVAL POUR LE DIESEL !



- . Actualités
- . MPM Erelis
- . Tous les moteurs Dacia
- . La vie des clubs
- . Prix du neuf

SUPERÉTHANOL E85 FAUT-IL CRAQUER ? 8000 KM POUR JUGER



LOGAN MCV / DUSTER BLUE DCI 95 ET 115 SOBRES ET PERFORMANTS



ANNIVERSAIRE 1999 : RENAULT RACHÈTE DACIA



DACIA ET VOUS COUP DE Foudre EN DACIA



PRATIQUE ACTIVER L'ORDINATEUR DE BORD

L'essence qui fait trembler le diesel !



Pas de doute, 2019 est l'année des moteurs chez Dacia. Essence, diesel ou GPL, les nouveautés se bousculent sous les capots des différents modèles comme vous avez pu le découvrir dans notre dossier page 24. Mais le nouveau moteur essence 1.3 TCe était sans doute le plus attendu de tous : déjà disponible sur plusieurs modèles de l'Alliance Renault-Nissan dont le Scenic, la Mégane ou encore le Qashqai, il équipe aussi depuis quelques mois la nouvelle Mercedes Classe A. Son arrivée chez Dacia est donc une petite révolution car, après le Blue dCi, la marque a droit à la dernière génération de moteurs du constructeur.

Vitrine technologique

Dacia a logiquement tenu à inaugurer ce moteur sous le capot du Duster, son vaisseau amiral. Il est également disponible sur les Lodgy et Dokker en versions 100 et 130 chevaux, tandis que le Duster a droit aux versions 130 et 150 chevaux. Vous avez pu découvrir dans notre dernier numéro tous les secrets de ce nouveau bloc essence. Issu de la

famille H/HR de l'Alliance (voir page 42), il reprend le bas-moteur de l'ancien 1.2 TCe avec lequel il partage l'alésage (72,2 mm) avec une course augmentée à 81,34 mm afin de privilégier le couple. Les points communs s'arrêtent là, car tout le reste du moteur est différent : entièrement en aluminium, le 1.3 TCe fait l'impasse sur les chemises rapportées en acier de son prédécesseur et utilise à la place un revêtement projeté via une technologie baptisée « bore spray coating » et empruntée – excusez du peu – à la supercar Nissan GT-R. Ce revêtement vise notamment à réduire les frictions et donc la consommation. Côté haut moteur, la culasse dite « Delta » est inédite et plus compacte. Les soupapes sont désormais actionnées par des linguets et non plus par des poussoirs ; la distribution par chaîne commande deux arbres à cames à calage variable. Le turbo, enfin, reçoit une soupape de décharge à commande électrique afin de contrôler plus précisément la suralimentation.

Aussi coupleux qu'un diesel

Toutes ces modifications vont dans le sens d'un

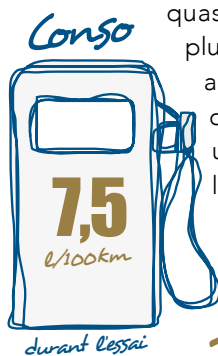


Très attendu, le nouveau moteur 1.3 Tce développé conjointement par l'Alliance Renault-Nissan et Daimler-Mercedes se glisse enfin sous le capot du Duster. Avec ses technologies de pointe, il entend rivaliser avec le diesel. Pari tenu ?

  Olivier Duhautoy

meilleur rendement et d'une efficacité accrue : le 1.3 Tce offre non seulement des niveaux de puissance intéressants, mais c'est surtout le couple qui fait un bond remarquable puisqu'il passe de 205 Nm (à 2000 tours) à 240 Nm sur notre Tce 130 à seulement 1600 tours. Le Tce 150 culmine même à 250 Nm à 1700 tours ! Des valeurs proches de celle du Blue dCi 115 (260 Nm), l'essence se payant même le luxe – une fois n'est pas coutume – de délivrer son couple maxi bien plus bas que le diesel ! Cette fiche technique nous faisait saliver depuis plusieurs mois déjà et c'est avec impatience que nous attendions de pouvoir essayer en conditions réelles ce nouveau moteur. Le parc presse n'ayant pas reçu de Duster 1.3 Tce avant fin mars, c'est

grâce à Borel que nous avons pu tester en avant-première ce moteur sur un Duster Prestige mis à notre disposition quelques jours avant son passage au GPL (voir encadré). Inutile de vous le cacher plus longtemps, le résultat nous a franchement bluffés. Habitué au S Ce 115 que nous avons pratiqué quasi quotidiennement pendant plus d'un an et demi, le passage au Tce 130 est évidemment un choc ! Mais il représente surtout un réel progrès par rapport à l'ancien 1.2 Tce 125 qui ne nous a jamais vraiment convaincus malgré des performances honorables.



Plaisirs d'essence

Très discret au démarrage mais aussi sur toute sa plage de régime, le 1.3 fait instantanément redécouvrir le plaisir d'un moteur essence qui ne

Le prix

Duster Tce 130
À partir de 16 250 €

Version essayée
Duster Tce 130 4x2
Prestige

18 450 €

Malus 540 €



UN VRAI RÉGAL

Le 1.3 TCe surprend par un agrément qu'on n'attendait plus d'un moteur essence chez Dacia. D'une extrême souplesse à bas régime, il offre des reprises de très bon niveau et une belle vitalité.

➤ vibre pas, ne bourdonne pas et ne claque pas à froid. Mais, dès les premiers tours de roue, on se rend compte que ce TCe fait preuve d'une souplesse inédite que même le dCi n'arrive pas à égaler à bas régime. En fait, il accepte d'être conduit comme un diesel, entre 1500 et 3000 tours, là où il délivre tout son couple : il reprend à très bas régime sans jamais s'étouffer, la conduite est fluide et douce.

Si l'on décide de changer de rythme, on retrouve le caractère enjoué d'un moteur essence qui accepte de prendre des tours... même si les hauts régimes (au-delà de 5000 tr/min) ne sont pas sa tasse de thé, le couple ayant tendance à décliner passés les 3500 tours. Très plaisant, ce moteur aux deux visages sera largement à même de convertir le plus irréductible « mazouteux » au moins sur l'agrément de conduite. Les performances du TCe 130 sont très légèrement inférieures au dCi sur le 0-100 km/h mais équivalentes sur les 400 et 1000 mètres départ arrêté. La vitesse de pointe est de 191 km/h (sur circuit

et autoroutes allemandes, bien entendu). Sans aller jusque-là, il faudra tout de même vérifier fréquemment le compteur car on se retrouve sans forcer – et surtout sans s'en rendre compte – à des vitesses réprochées par le code de la route...

Doué partout, même sur longs parcours

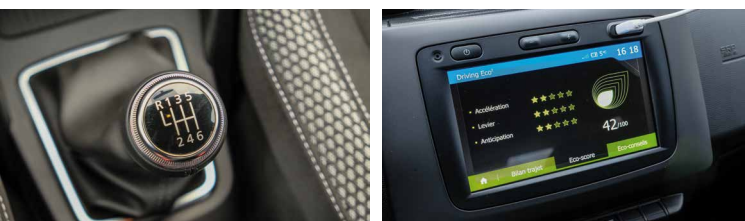
Sur le papier, les reprises sont un peu en dessous du dCi 115 avec 14,4 s de 80 à 120 km/h en sixième, contre 12,1 pour le diesel. Dans la réalité et aux allures courantes, le TCe est presque aussi efficace, notamment grâce à une démultiplication plus courte (qui est reprise de l'ancien... dCi 110 4x2 !) assez bien étudiée et qui trouve le bon équilibre entre reprises et régime à vitesse constante. Il n'est ainsi plus nécessaire de jouer du levier de vitesses, en tous cas bien moins souvent qu'avec un SCe ou même qu'avec l'ancien 1.2. Le Duster TCe est lui aussi un dévoreur de bitume et ne rechignera pas aux grandes

Moteur souple et performant
Reprises de bon niveau
Agrément général



Conso encore supérieure au dCi
Tarif proche du diesel
Malus





LA BONNE SURPRISE

Après un 1.2 TCe moyennement convaincant, le nouveau 1.3 rivalise avec le diesel sur le plan de l'agrément. En le ménageant, il peut aussi faire preuve d'une étonnante sobriété.

à noter

Et maintenant au GPL !

Quelques jours après notre essai, nous avons revu ce Duster sur le pont chez Borel afin de recevoir l'installation GPL. Il sera ainsi le tout premier 1.3 TCe qui carburera au gaz sous le capot d'une Dacia, ce moteur étant par ailleurs proposé depuis plusieurs mois au GPL par le spécialiste grenoblois sur la gamme Renault. Proposé à 21 950 € TTC en Prestige, il réclame 2 460 € de plus que la version essence en tenant compte du malus. Un surcoût qui permet de bénéficier immédiatement d'importantes économies à la pompe, puisque le litre de GPL est affiché à moins de 0,80 € en moyenne.



LE TCE 130 PEUT FAIRE HÉSITER MÊME L'AMATEUR CONVAINCU DE DIESEL.

étapes autoroutières !

Seule la consommation pourra encore rebuter les gros rouleurs : nous avons relevé 7,5 l/100 sur nos différents essais, un chiffre plutôt flatteur pour un SUV de 130 chevaux. Le progrès par rapport au 1.2 TCe est réel surtout compte tenu des performances et de l'agrément en nette hausse. Les nouveaux moteurs essence se sont considérablement améliorés et il ne sera pas impossible pour un conducteur économe de descendre bien plus bas. Cela reste toutefois presque 2 l/100 de plus que le diesel : même à prix équivalent des carburants à la pompe, ce dernier garde donc l'avantage côté budget de roulage. Mais l'écart se resserre...

De quoi hésiter...

Et ce n'est pas le tarif qui va changer la donne : certes, au catalogue, le TCe 130 est 850 € moins cher que le Blue dCi 115 à finition équivalente. Oui mais voilà, il faut rajouter à ce prix les 540 € de

malus, ce qui porte la différence réelle de tarif à moins de 300 €. Le diesel sera donc rentabilisé en quelques pleins... Toutefois, d'autres paramètres sont à prendre en compte : alors que le dCi impose le changement de courroie de distribution tous les 6 ans, le TCe est lui un moteur à chaîne. Côté écologie, le TCe rejette nettement moins de NOx que le Blue dCi (environ trois fois moins d'après Dacia) et cela sans devoir recourir à un complexe système AdBlue. Les particules sont efficacement traitées par un FAP de série, au fonctionnement plus simple. Dernier point, le TCe bénéficie de la vignette Crit'Air 1 alors que le dCi reste bloqué à la Crit'Air 2 et sera progressivement interdit dans certaines villes. Bref, la consommation n'est pas le seul critère (sans mauvais jeu de mots) du choix, et ce nouveau TCe est bien capable de faire basculer de nombreux repentis du diesel vers les charmes de l'essence... ■

Motorisation

1.3 TCe 130 //
4 cylindres, turbo, 16 soupapes //
Injection directe //
1333 cm³ //
130 ch (96 kW) à 5000 tr/min //
240 Nm à 1600 tr/min //

Boîte de vitesses

Manuelle, 6 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5/6) //
7,99/14,15/22,52/30,55/39,03/46,66 //

Dimensions

4341x 1804 x 1693 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2674 mm //

Masses

Masse à vide mini/maxi : 1234/ 1310 kg //
MMAC : 1762 kg //
MTR : 2962 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 445 l //
Coffre en 2 places : 1478 l //
Réservoir : 50 l //

Performances

Vitesse maxi : 191 km/h //
0 à 100 km/h : 11,1 s //
400 m DA : 17,8 s //
1000 m DA : 32,1 s //

Consommations constructeur

Mixte : 5,3 l/100 //
Émissions : 138 g/km CO₂ //
Malus : 540 € //