NUMÉRO SPÉCIAL

Dossier été : L'aventure en Dacia

daciattitude Magazine

daciattitude MAGAZINE

n°17

SPÉCIAL ESSAIS

TOUTE LA GAMME, TOUS LES MOTEURS

Essence • Diesel • GPL • E85

DACIA ET VOUS

LA LOGAN CAMPING-CAR

PRATIQUE

ON A TESTÉ LE PACK ZEN

HISTOIRE

LA LOGAN A 15 ANS

L 15033 - 17 - F: 5,90 € - RD

daciattitude 17 - juillet/août/septembre 2019

Le mariage idéal

DUSTER TCe 130
4x2 GPL Prestige

Déjà très agréable à l'essence, le TCe 130 n'a véritablement comme faiblesse que son coût d'utilisation par rapport au diesel. Avec la version GPL Borel, il est désormais possible de profiter de toutes ses qualités pour un budget kilométrique inférieur au Blue dCi.

Olivier Duhautoy

Une vraie réussite, ce nouveau 1.3 TCe ! Développé conjointement par l'Alliance Renault-Nissan et Mercedes, il fait oublier sans peine son prédécesseur, le 1.2 TCe 125. Plus puissant mais surtout plus coupleux, il offre un réel plaisir de conduite, que ce soit en 130 ou en 150. Il s'avère également beaucoup plus sobre, ayant perdu un bon litre par rapport au 1.2 qui ne brillait pas, c'est vrai, par ses consommations. Toutefois, malgré cette baisse bienvenue, le TCe reste plus cher à utiliser que le Blue dCi qui peut se vanter d'une consommation toujours un ou deux litres plus basse.

Uniquement chez Borel

Seul souci, si Dacia développe bien une version GPL, baptisée ECO-G, sur le moteur SCe 115 et bientôt sur le nouveau 1.0 TCe 100, le moteur 1.3 n'est pas décliné chez le constructeur en version gaz. La marque nous avait confié ne pas vouloir, pour le moment, s'atteler à la conversion GPL des moteurs à injection directe, dont ce nouveau TCe, notamment pour des raisons de coût final supporté par le client. Heureusement, Borel a l'expérience depuis des années de ce type de transformation et c'est donc sans hésiter qu'il a lancé voici quelques semaines sa nouvelle gamme de TCe 130 et 150 au GPL. Nous avons donc repris le volant du TCe 130 4x2 Prestige essayé à l'essence dans notre dernier numéro, cette fois avec le GPL installé. La puissance fiscale passe de 7 à 6 chevaux fiscaux, tandis que les rejets de CO_2 passent de 138 à 125 g/km seulement. Pas la peine de vous refaire l'article du soin apporté à la transformation, tant dans la qualité du matériel que de la minutie de la pose. À noter tout de même que Borel a fait le choix de l'injection gazeuse pour ce moteur, avec un mélange injecté dans le collecteur : le moteur repasse donc, au GPL, en injection indirecte. Cela étant dit, il n'y a aucune différence côté ressenti, alors que nous craignions un baisse des performances : il n'en est rien, et le TCe 130 conserve ses nombreuses qualités.

Le prix

Duster TCe 130 GPL Borel
À partir de 19 990 €

Version essayée
Duster TCe 130 4x2 Prestige
21 450€
Malus de 75 € (inclus)

LA BONNE FORMULE ?

Si vous hésitez encore entre diesel et essence, la solution pourrait bien être le TCe 130 GPL qui combine l'économie du diesel avec les performances de l'essence. Il est aussi à l'aise en ville que sur grands trajets et consomme peu.

+ Moteur performant
Agrément général
Coût kilométrique

– Tarif plus élevé
Pas de version FleX3

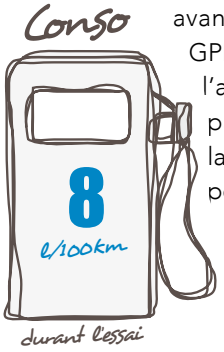
SOUPLE, PERFORMANT ET ÉCONOME, LE TCE 130 TROUVE DANS LE GPL UN ALLIÉ DE POIDS.

Mieux que le diesel, sans les inconvénients

D'ailleurs, certaines, comme la disponibilité à bas régime, sont encore magnifiées par le GPL qui apporte un peu plus de souplesse, même en sous-régime prononcé. Le TCe reprend sur un filet de gaz, sans brutalité mais sans temps mort : il se conduit certes comme un diesel en bas, mais il accepte les longues accélérations et les montées en régime rapides. Le caractère de ce moteur est décidément une réussite et il parvient même à concurrencer le diesel.

Jusque-là épargné par la consommation (assez mesurée au demeurant) du 1.3, le Blue dCi est désormais menacé par le même TCe passé au GPL. La consommation augmente peu (8 l/100 contre 7,2 au sans-plomb), mais en revanche le prix au litre chute de moitié ! Il vous en coûtera donc environ 6,5 euros pour parcourir 100 kilomètre avec le TCe 130 Borel. Dans le cas d'un Blue dCi 115, les 5,8 l/100 de consommation moyenne vous reviendront à 8,5 euros environ.

Le diesel reprend la main au moment de parler prix d'achat car, à 19 350 euros pour la même finition Prestige, il réclame 2 000 euros de moins que la version GPL Borel. C'est presque son seul argument puisque, tant en performances qu'en agrément, le TCe 130 fait jeu égal, voire le surclasse la plupart du temps. Et encore la différence de prix sera-t-elle souvent inférieure, étant donné que la carte grise GPL est gratuite ou à moitié prix dans la plupart des régions, sans parler des avantages réservés aux véhicules GPL. On peut cependant regretter l'absence de version FleX3 (voir pages suivantes et Actualités), la législation n'autorisant pas la pose de boîtiers homologués sur des moteurs équipés d'un FAP. Ce sont bien les seuls défauts que l'on peut reprocher à ce Duster car, pour le reste, ce TCe 130 GPL conjugue le meilleur des deux mondes ! ■



Motorisation
1.3 TCe 130 //
4 cylindres, turbo, 16 soupapes //
Injection directe common-rail //
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 (essence) / 66 l (GPL) //

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
Émissions : 125 g/km CO_2 //
Malus : 75 € (inclus dans le tarif) //