

daciattitude

MAGAZINE

Duster 4x4 TCe 130 et 150



Dokker TCe 130



Lodgy TCe 130

FAUT-IL PASSER À L'ESSENCE ?

Les nouveaux TCe essence, GPL et E85 face au diesel

PREMIER ESSAI !
DUSTER
1.0 TCE 100
La bonne surprise ?



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

daciattitude 18 - novembre/décembre 2019 janvier 2020



L 15033 - 18 - F : 5,90 € - RD

MALUS 2020
COMMENT ÉCHAPPER
AU HOLD-UP FISCAL ?
NOS CONSEILS
POUR PAYER MOINS



- . Actualités
- . GPND 2019
- . Vidange boîte et pont
- . La vie des clubs
- . Prix du neuf

SANDERO 3
LA NOUVELLE
GENERATION
DÉJÀ SUR LA ROUTE !

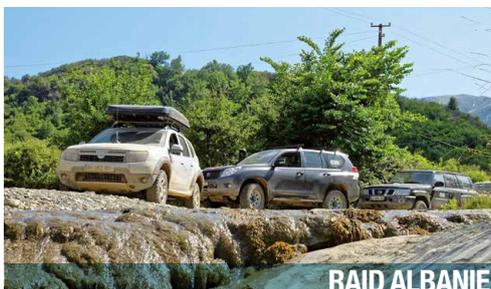


RENAULT BUCHAREST
CONNECTED
LA NOUVELLE ÈRE
DU DESIGN DACIA



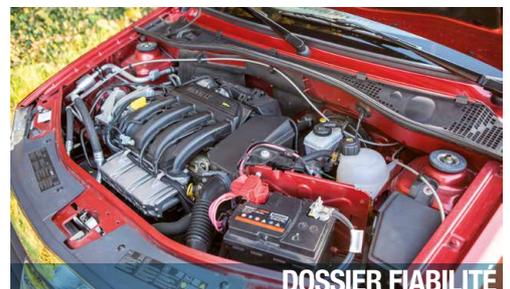
DACIA ET VOUS

UN MCV POUR LA FAMILLE



RAID ALBANIE

DANS LA COUR DES GRANDS !



DOSSIER FIABILITÉ

TOUS LES MOTEURS À LA LOUPE



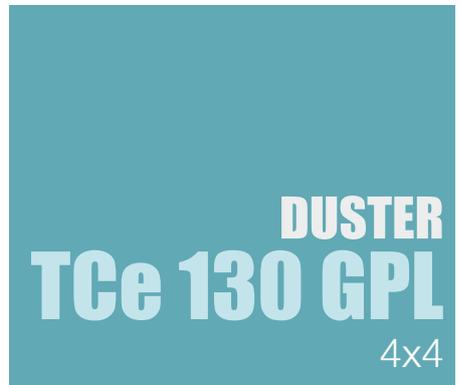
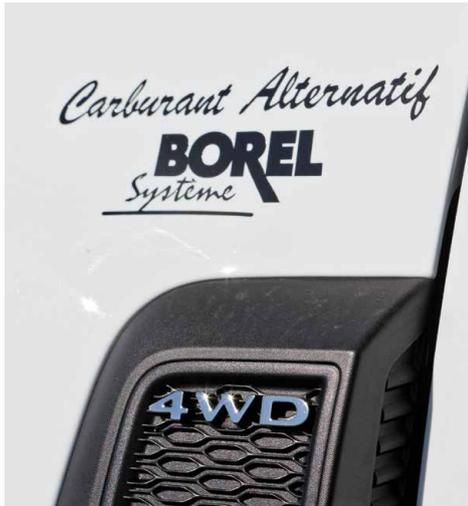
Sans pollution et sans malus



C'est entendu : le Duster a enfin reçu le moteur essence qu'il attendait depuis toujours. Avec le 1.3 TCe, que ce soit en version 130 ou 150 chevaux, Dacia a frappé fort et juste. Performances, agrément, consommation raisonnable, ce bloc est bien né et cumule les avantages. En version 4x2 comme en version 4x4, il se montre capable de concurrencer le diesel sur tous les tableaux, sauf celui du coût en carburant. La version GPL concoctée par Borel se propose de corriger ce dernier point, notamment avec la transmission intégrale. À l'essence, le Duster 4x4 est particulièrement taxé par le malus et le sera encore plus en 2020 ; au GPL, il devrait donc se montrer plus économique et également plus écologique. Pari réussi ?

Seulement chez Borel

Lorsqu'un moteur essence arrive chez Dacia, il ne faut en général que quelques semaines pour que Borel



Longtemps attendue, la déclinaison GPL du Duster TCe 130 4x4 fait enfin son apparition. Pour ne plus avoir à choisir entre essence et diesel, le GPL en reprend les avantages respectifs et (presque) aucun inconvénient.

 Olivier Duhautoy
 Raphaël Hétier

en propose une déclinaison GPL. Le récent 1.3 TCe n'échappe pas à la règle et si vous avez déjà pu lire nos essais des versions 4x2 GPL en 130 et 150 chevaux, nous nous intéressons cette fois-ci plus particulièrement à la version 4x4. Vous savez que, à la rédaction de Daciattitude, on apprécie surtout le Duster dans cette version intégrale. Certes, en deux roues motrices, le SUV de Dacia est déjà un excellent véhicule. Mais la déclinaison 4x4 offre une polyvalence nettement supérieure grâce à ses quatre roues motrices, que ce soit sur la route en conditions climatiques difficiles ou

hors bitume.

Une préférence confirmée, comme vous venez de le lire, par l'essai longue durée du TCe 130 qui nous a emballés.



Ne restait donc plus qu'à prendre en main cette version GPL, exclusivité Borel puisque Dacia ne proposera que le TCe 100 en GPL. La marque roumaine ne souhaite pas pour l'instant développer une version GPL de ses moteurs à injection directe et préfère se concentrer sur le nouveau (et excellent !) petit moteur trois cylindres qui, en revanche, n'est disponible qu'en 4x2. Borel a donc l'exclusivité de la « GPLisation » du

 Le prix

**Duster TCe 130
GPL 4x4**
À partir de 21 990 €

Version essayée
Duster TCe 130 GPL
4x4 Prestige

23 450 €

Malus inclus



LE ROI DE LA POLYVALENCE

Au GPL, le Duster TCe 130 4x4 est une synthèse séduisante de toutes les qualités du Duster. Aussi agréable sur route que le 4x2, il offre en plus la sécurité par tous les temps et permet de rouler l'esprit tranquille, même en hiver. La montagne est d'ailleurs l'un de ses terrains de jeux favoris !

1.3 TCe à deux ou quatre roues motrices, en 130 et 150 chevaux.

Performances et agrément préservés

Comme toujours, l'installation Borel est aussi discrète que soignée. Seule la présence du commutateur-jauge au pied du levier de vitesses permet de savoir qu'il s'agit d'un véhicule GPL. Le réservoir de 66 litres utiles prend la place de la roue de secours dans le plancher du coffre et ne réduit donc pas le volume de ce dernier. Le démarrage se fait à l'essence et, très vite, la voiture commute automatiquement au GPL sans qu'on le remarque ni qu'on note de baisse de puissance. En fait, le meilleur compliment que l'on puisse adresser à ce Duster, c'est qu'on ne ressent aucune différence à la conduite avec la version essence. On retrouve donc logiquement les mêmes excellentes performances, en particulier lors des reprises où le couple du TCe 130, sa disponibilité et

la démultiplication plus courte qu'en 4x2 offrent un agrément de premier ordre.

C'est le cas sur route et en montagne, mais également sur autoroute où on ne change pour ainsi dire jamais de rapport : la plage d'utilisation du moteur le rend exploitable dès 1500 tours comme un diesel, tout en profitant d'une allonge plus importante. Un vrai régal sur le bitume et aussi (et surtout !) en dehors. On conserve logiquement toutes les aptitudes de la version essence qui s'est avérée aussi douée que le Blue dCi 115 en utilisation tout-terrain. Sa souplesse lui permet d'évoluer sur un filet de gaz et de disposer, à la demande, de toute la puissance nécessaire aux exercices de franchissement.

Sobre et vraiment propre

Notre essai s'est achevé sur une moyenne de 8,2 l/100 de GPL, sur un exemplaire manquant de rodage et un parcours essentiellement montagnoux, avec quelques passages en tout-terrain. Il sera possible de descendre largement sous la barre des 8 l/100 en utilisation normale : un résultat remarquable par rapport aux chiffres obtenus avec les précédents TCe 125 4x4 GPL, mais également SSc 115 4x4 GPL, qui réclamaient plus d'un litre supplémentaire pour des performances et un agrément inférieurs. Cela rend donc le TCe 130 4x4 GPL

Moins de CO₂, pas de NOx ni de particules
Agrément identique à la version essence
Autonomie et coût d'utilisation
Tarif compétitif face à l'essence...



...mais plus cher que le Blue dCi
Monte pneumatique en tout-terrain
Pas de version FLeX3





UN GPL QUI SE FAIT OUBLIER

L'intégration du GPL est très discrète, de même que son fonctionnement : impossible de faire la différence entre le fonctionnement à l'essence et celui au gaz. Le réservoir de 66 litres n'empiète pas sur le volume de coffre et permet une belle autonomie !



LES PERFORMANCES DE L'ESSENCE POUR UN COÛT D'UTILISATION INFÉRIEUR AU DIESEL !

particulièrement intéressant, même face au diesel, sur le budget carburant : plus sobre avec 6,5 l/100 en utilisation mixte, le diesel réclamera environ 9,5 euros tous les 100 kilomètres, contre 7 euros environ pour le GPL. On terminera ce chapitre en rappelant que le GPL ne rejette aucune particule et quasiment pas de NOx, au cas où il prendrait l'envie au législateur de taxer ces deux (véritables) polluants à l'avenir.

Côté tarifs, maintenant : le TCe 130 4x4 GPL est affiché, en tenant compte des malus respectifs, environ 2 000 euros plus cher que les TCe 130 et Blue dCi 115. Borel prend en effet en charge le malus écologique dans son tarif. Compte tenu de leurs consommations et des prix moyens des carburants à la pompe, le GPL sera rentabilisé en environ 47 000 kilomètres face à l'essence et 80 000 kilomètres face

au diesel, ce qui en fait une alternative crédible, surtout compte tenu de la carte grise gratuite dans la plupart des départements, de la vignette Crit'Air 1 sans restriction de circulation réservée au GPL, et enfin de l'autonomie totale qui approche les 1 400 kilomètres (750 au GPL + 650 à l'essence).

Mais c'est surtout en 2020 que l'écart risque de se creuser : avec 2 726 euros à partir du 1^{er} janvier, le malus sera tellement élevé que le tarif de la version essence se rapprochera du GPL ! Il faudra ensuite attendre la deuxième partie de l'année (cf. notre dossier malus dans ce numéro) pour voir s'appliquer les nouveaux barèmes WLTP qui seront sans doute encore plus favorables à la version GPL. Quoi qu'il en soit, le GPL a de fortes chances d'être le meilleur moyen de rouler en Duster TCe 130 et 150 4x4 ! ■

FACE À L'ESSENCE ET AU DIESEL

	Blue dCi 115 4x4	TCe 130 4x4	TCe 130 4x4 GPL
Tarif (version Prestige)	21 350 €	20 500 €	23 450 €
Malus 2019	65 €	1 001 €	
Total	21 415 €	21 501 €	23 450 €

À noter : Entre autres avantages, le GPL permet de faire descendre la puissance fiscale de 7CV à 6CV sur le Duster TCe 130. Un atout, notamment pour la prime d'assurance, déjà moins élevée au GPL mais qui bénéficiera en plus de la puissance fiscale réduite.

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) //
5,8/9,98/15,82/23,19/33,86/46,15 //

Dimensions

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

Masses

Masse à vide mini/maxi : 1331/ 1395 kg //
MMAC : 1845 kg //
MTR : 3345 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 376 l //
Coffre en 2 places : 1409 l //
Réservoir : 50 l (essence) / 66 l (GPL) //

Performances

Vitesse maxi : 186 km/h //
0 à 100 km/h : 11,1 s //
400 m DA : 17,7 s //
1000 m DA : 32,7 s //

Consommations constructeur

Mixte : 5,6 l/100 (essence) //
Émissions : 132 g/km CO₂ (GPL) //