



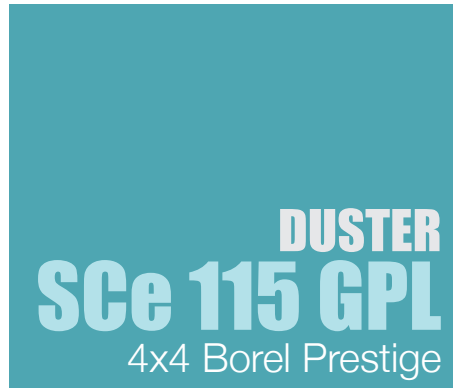
*Un nouvel écran pour
une recette
éprouvée*



C'est avec une impatience particulière que nous attendons de pouvoir enfin essayer un Duster 2 en version SCe 115 4x4 GPL. Tout d'abord parce que la version 4x4 n'est disponible en France qu'avec le moteur diesel depuis l'arrêt du 1.2 TCe 125 : les 1.3 TCe 130 et 150 4x4, tout juste annoncés au salon de Genève, ne seront commercialisés que cet été. Mais aussi parce que nous roulons depuis juillet 2017 à bord d'un Duster 1 en SCe 115 4x4 GPL Borel qui nous aura fidèlement accompagnés sur près de 60 000 kilomètres, essentiellement en raid, un peu partout en Europe et il y a quelques mois encore en Roumanie. Nous étions donc forcément curieux de voir ce que la deuxième génération de Duster apportait par rapport à sa devancière avec cette motorisation.

Plus raffiné et moins rustique

Extérieurement, on a ici affaire à une version Prestige classique, avec ses jolies jantes Maldives noires diamantées de 17 pouces. Jolies, certes, mais particulièrement fragiles et exposées en tout-terrain : les amateurs de sorties off-road auront tout intérêt à opter



En attendant l'arrivée des versions TCe 130 et 150, le Duster 4x4 n'existe pour le moment qu'en Blue dCi 115 au catalogue français. Borel propose heureusement une alternative avec le moteur S Ce 115 qui est reconduit à bord de la nouvelle génération de Duster. L'occasion de mesurer les progrès accomplis par cette version atypique !

 **Olivier Duhautoy**

pour un jeu de jantes tôle en 16 pouces ! De plus, cette monte en 17 pouces a l'inconvénient de limiter drastiquement le choix de pneumatiques A/T, très peu de manufacturiers disposant de cette taille, alors que les 215/65 R16 sont en revanche au catalogue de la plupart des marques de pneus. Outre la question des roues, le Duster 2 souffre également par rapport à son aîné d'un porte-à-faux avant plus important qui réduit l'angle d'attaque : nous l'avons déjà écrit à plusieurs reprises, le nouveau Duster frotte plus vite et plus souvent que l'ancien en tout-terrain.

notre essai ou encore l'orange Atacama qui séduit près d'un client sur cinq ! À l'intérieur, le chemin parcouru est énorme d'une génération à l'autre, même par rapport aux derniers Duster 1 phase 2. La planche de bord a été entièrement revue : plus ergonomique, mieux finie et sans doute plus jolie aussi ! Mais c'est surtout la position de conduite qui fait un progrès colossal avec des sièges nettement mieux dessinés, plus d'amplitude de réglage et enfin un volant réglable sur deux plans (hauteur et profondeur).



Une vieille connaissance

Prudence donc pour ne pas esquinter cette belle carrosserie, par ailleurs disponible dans des couleurs originales comme le brun Vison de

Bien installés au volant, on démarre afin de profiter immédiatement de l'autre grande nouveauté du Duster 2 : son insonorisation. Cette dernière

Le prix

Duster S Ce 115 4x4 GPL Borel
À partir de 19 100 €

Version essayée
S Ce 115 4x4 Prestige
21 550 €

Ni bonus ni malus



BAROUDEUR AU GAZ

Le SCe 115 GPL Borel est la façon la plus économique de rouler en Duster 4x4. Le budget d'utilisation est inférieur à celui du diesel et le Duster 2 conserve de bonnes aptitudes en tout-terrain, même si la première génération faisait mieux.

avait déjà bien progressé fin 2013 avec le restylage du premier opus. Mais la marche franchie cette fois est encore plus grande et le 1.6 SCe en profite pleinement. Non pas qu'il soit bruyant par nature : il est même quasi inaudible au ralenti, et fort discret à bas et moyens régimes. Mais voilà : son couple un peu faible (156 Nm seulement, quand les TCe et le dCi en comptent environ 100 de plus...) oblige à souvent jouer du levier et à grimper dans les tours. On apprécie alors l'excellente isolation phonique du compartiment moteur !

On ne présente plus le 1.6 SCe 115 d'origine Nissan, arrivé sur la gamme en 2015. Malgré ses caractéristiques modestes, ce moteur s'en sort plutôt bien sur la route et ailleurs. Il profite de l'étagement plus resserré de la boîte TL8 réservée aux versions 4x4, et offre toujours la même souplesse à bas régime. En bon moteur atmosphérique, il n'a pas besoin qu'un turbo vienne souffler pour consentir à s'animer et n'offre donc aucun trou à bas régime. Paradoxalement, il est très agréable à conduire en ville alors que sa transmission

le prédestine plutôt à fuir le monde urbain pour s'aventurer hors des sentiers battus.

Le GPL maîtrisé

Toutefois, les performances globales se sont quand même émoussées d'une génération à l'autre alors que le moteur n'a pas évolué et que l'étagement de la boîte est resté strictement identique. Faut-il y voir le résultat d'un petit embonpoint du nouveau venu ? Le 0-100 km/h perd près d'une seconde par rapport à l'ancienne génération (12,9 contre 12 secondes) et le kilomètre départ arrêté recule de 33,8 à 34,5 secondes. Soyons cependant honnêtes, cela ne s'est pas senti durant notre essai, même s'il est toujours nécessaire de relancer pour tenir le rythme sur autoroutes ou voies rapides. Puisque l'on parle chronomètre, sachez que le SCe 115 4x4 par exemple met plus de six secondes supplémentaires par rapport au dCi 115 4x4 pour passer de 80 à 120 km/h sur le cinquième rapport (16,4 secondes contre 10,1). Il suffit en revanche de tomber une vitesse pour réaliser le même exercice en 9,9 secondes ! Bref, si l'on utilise correctement la boîte, le SCe n'aura rien d'un escargot, mais il faudra le cravacher un peu pour qu'il avance.

Et le GPL alors ? Eh bien on l'aurait presque oublié, et c'est justement le but de Borel : réaliser des versions GPL si abouties qu'on ne se rende pas compte de la différence avec

Insonorisation et confort en progrès
Qualité Borel
Autonomie

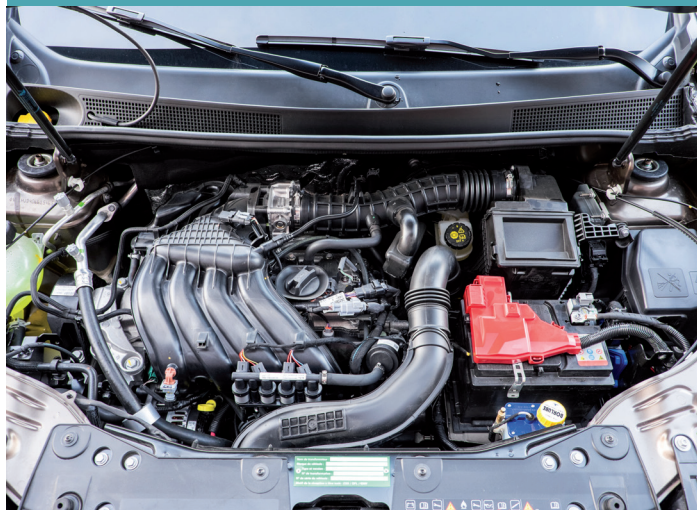


Manque de couple
Relances parfois justes
Plus exposé en usage off-road



MODERNITÉ ET TRADITION

La version Prestige offre le meilleur de Dacia côté équipements (clim auto, GPS compatible Android Auto et Apple Car play...). Le SCe 115 mise sur la fiabilité et la simplicité, même s'il ne peut rivaliser avec les TCe 130 et 150 en agrément ni en consommation.



l'essence ! On a beau s'amuser à passer de l'essence au gaz et inversement, on ne constate aucun écart de performances. En revanche, le GPL est encore un peu plus souple à très bas régime. Le matériel utilisé par Borel est haut de gamme : système Prins, injecteurs Keihin, calculateur et cartographie « maison » spécialement retravaillés pour chaque moteur. Du sur-mesure en quelque sorte, avec un avantage de taille, au propre comme au figuré : avec 66 litres utiles, le réservoir utilisé chez Borel embarque deux fois plus de GPL que chez Dacia, ce qui permet une autonomie confortable.

Un choix toujours pertinent

Côté consommation, rien ne change par rapport au premier opus : on est toujours à 9,5 l/100 km environ au GPL sur un parcours mixte, avec une petite séance de chemins durant l'essai. Avec un carburant actuellement à 0,79 € le litre en moyenne, le budget carburant est plus avantageux que le diesel qui consomme environ 6,5 l/100 dans les mêmes conditions... mais avec un litre de gas-oil qui approche dangereusement les 1,50 € ! GPL oblige, on conserve les avantages fiscaux et écologiques propres à cette motorisation : carte grise gratuite ou à

moitié prix dans la plupart des régions, vignette Crit'Air 1, aucune restriction de circulation même les jours de pic de pollution... C'est mérité car, au GPL, le Duster ne rejette pas de particules, peu de NOx, et moins de CO₂ que l'essence. Reste la question du budget : cette version Prestige est commercialisée à partir de 21 550 € chez Borel, malus compris. Elle n'existe que chez ce dernier, car Dacia propose le SCe 115 uniquement en 4x2. En face, le Blue dCi 115 4x4 est proposé à un tarif très proche (21 300 €) : il a pour lui une consommation raisonnable, un couple nettement supérieur, et plus d'aisance sur la route comme en tout-terrain. En revanche, outre un budget carburant supérieur, il se montrera un peu plus cher à l'entretien que le SCe (distribution par courroie et non à chaîne) et risque surtout de se retrouver banni de plusieurs centres-villes d'ici quelques années. Quoi qu'il en soit, le cocktail proposé par Borel a de quoi séduire en combinant le raffinement du Duster 2 et un moteur SCe simple, éprouvé et économique au GPL à défaut d'être un foudre de guerre. Mais avec l'arrivée des très séduisants TCe 130 et 150, le SCe 115 dont les jours sont comptés conserve surtout l'argument de son prix d'achat plus bas... ■

Motorisation

1,6 SCe 115 //
4 cylindres, atmosphérique, 16 soupapes //
Injection indirecte MPI //
1598 cm³ //
115 ch (84 kW) à 5500 tr/min //
156 Nm à 4000 tr/min //

Boîte de vitesses

Manuelle, 6 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5/6) //
5,79/9,97/15,27/22,03/28,22/35,27 //

Dimensions

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

Masses

Masse à vide mini/maxi : 1276/1359 kg //
MMAC : 1809 kg //
MTR : 3309 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 445 l //
Coffre en 2 places : 1478 l //
Réservoir : 50 l (essence)/66 l (GPL) //

Performances

Vitesse maxi : 170 km/h //
0 à 100 km/h : 12,9 s //
400 m DA : 19 s //
1000 m DA : 34,5 s //

Consommations constructeur

Mixte : 6,9 l/100 //