



*Plus de puissance,
moins de souplesse*



Après des années de vaches maigres, les moteurs essence font un retour en force sur le marché : inutile d'épiloguer sur les raisons de ce renouveau que nous avons déjà plusieurs fois évoquées dans Daciattitude. Entre les normes anti-pollution de plus en plus sévères, le scandale du « dieseldate » et la hausse du prix des carburants, les constructeurs ont enfin pris le taureau par les cornes et décidé de proposer des moteurs essence à la hauteur du diesel, centre de toutes les attentions pendant les vingt dernières années. Dacia a ainsi pu bénéficier du dernier bijou technologique de l'Alliance Renault-Nissan, le 1.3 TCe, dont vous venez de lire l'essai dans son excellente version 130 chevaux.

La Dacia la plus puissante de l'histoire

Cette fois, c'est la très attendue déclinaison 150 chevaux que nous avons pu prendre en main, de nouveau grâce à Borel qui a reçu ses premiers exemplaires avant le parc presse de la marque ! Nous avons ainsi eu la chance d'essayer non seulement ce moteur en version essence, mais également en version GPL, une



C'est sans doute la Dacia dont on parle le plus depuis la fin de l'année dernière : le Duster débarque avec une variante de 150 chevaux du nouveau 1.3 TCe. Un niveau de puissance inédit sous le capot d'une voiture de la marque. Nous avons pu l'essayer, ainsi que sa variante GPL exclusivement proposée par Borel !

  **Olivier Duhautoy**

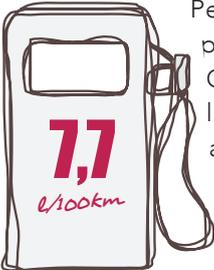
exclusivité du spécialiste grenoblois puisque Dacia a renoncé à proposer une version « gaz » de ce moteur. Techniquement, tout ce que nous avons écrit à propos du 130 chevaux reste valable pour la version la plus puissante : il semble que la différence de puissance soit uniquement due à une gestion électronique différente.

Le bloc, la culasse et le turbo sont, d'après les informations recueillies auprès de Dacia, identiques.

La puissance passe ainsi à 150 chevaux à un régime légèrement plus élevé (5250 tours contre 5000 pour le 130) et le couple gagne 10 Nm pour un total de 250 Nm, obtenus à 1700 tours contre 1600. Un caractère un peu plus pointu sur le papier, mais un couple maxi encore plus proche de celui de

la version dCi qui, une fois n'est pas coutume, délivre ses 260 Nm encore plus haut, à 2000 tours. L'essence prendrait-elle l'ascendant sur le diesel au niveau de la souplesse ? On va le voir, ce n'est finalement pas si évident malgré une fiche technique flatteuse.

Conso **Déjà la version GPL**



durant l'essai

Penchons-nous maintenant un peu plus en détail sur la version GPL. Dans la gamme Dacia, le Duster ECO-G (nouvelle appellation des moteurs GPL) n'est pour le moment proposé qu'avec le SCe 115, un bon moteur simple et fiable, mais manquant parfois un peu de « punch » sur autoroute et en reprises. Comme vous avez pu le découvrir page 28, le nouveau moteur 1.0 TCe 100

 **Le prix**

Duster TCe 150 4x2
17 850 €

Version essayée
Duster TCe 150
4x2 Prestige
18 950 €
Malus 540 €



DÉVOREUR DE BITUME

Sur autoroute, le TCe 150 offre des reprises de haute volée, à peine en deçà du Blue dCi 115. Et quelle allonge ! Attention à surveiller le tachymètre si vous tenez à votre permis....

va progressivement remplacer le SCe sur Duster et bénéficiera aussi de sa déclinaison au gaz. Mais le 1.3 TCe, lui, n'est décliné qu'en version essence par le constructeur, Dacia jugeant trop compliqué et trop coûteux de « GPLiser » son dernier-né. Un défi brillamment relevé par Borel qui, depuis près de 40 ans, convertit au gaz tout ce qui roule à l'essence ou presque et qui a déjà de nombreux moteurs à injection directe à son actif.

Il n'aura donc fallu que quelques jours pour que, dès les premiers TCe 130 et 150 reçus, Borel propose une déclinaison GPL déjà développée et validée avec succès depuis près d'un an sur les Renault Scénic et Mégane qui utilisent également ce moteur. La qualité de l'installation et de son intégration est une fois encore irréprochable. Le gros réservoir de 66 litres de gaz prend la place de la roue de secours sous la voiture et l'orifice de

remplissage est parfaitement intégré à côté du bouchon d'essence derrière la trappe. À l'intérieur, seul le commutateur-jauge situé en bas du levier de vitesses trahit la présence du GPL qui se fait totalement oublier. La voiture fonctionne indifféremment à l'essence ou au GPL selon le choix du conducteur, le passage d'un carburant à l'autre étant totalement transparent et pouvant s'effectuer à n'importe quelle vitesse.

Silence, confort et équipements

L'écran contenant ce nouveau moteur est, pour notre essai, un modèle Prestige bien équipé d'origine (climatisation auto, Media Nav Evolution 2 avec Android Auto et Apple Car Play, régulateur-limiteur...) et qui reçoit en plus ici les options les plus technologiques de la gamme. Notre exemplaire était en effet doté de la carte mains libres, de l'avertisseur d'angles morts ou encore de la caméra multivues et même des sièges chauffants ! Le Duster n'a vraiment plus grand-chose à envier à d'autres SUV côté équipement, la différence étant le prix plutôt doux des options (200 € par exemple pour l'avertisseur d'angles morts ou la carte mains libres), bien

Performances
Le plus puissant des Duster !
Rapport prestations/prix
Consommation raisonnable



Manque de souplesse
Reprises à peine meilleures que le 130
Train avant parfois débordé



Le prix

Duster TCe 150 4x2
17 850 €

Version essayée
Duster TCe 150 4x2
GPL Borel Prestige

22 500 €

Malus inclus



LES PERFORMANCES DU TCE 150 SONT IMPRESSIONNANTES ET INÉDITES CHEZ DACIA

loin des sommes réclamées par des concurrents plus huppés.

Objectivement, difficile de reprocher quoi que ce soit à l'accueil à bord du Duster : outre son équipement pléthorique (on se rappelle avec émotion l'époque où la climatisation manuelle était le summum du luxe sur une Logan en 2005...), le confort général est excellent. On l'a écrit et répété sans doute trop souvent, mais la position de conduite est très réussie et les sièges enfin dignes de ce nom. Le confort de suspension est toujours là, à peine dégradé parfois par les trépidations induites par la monte en 17 pouces, mais les plus sensibles à cet aspect pourront choisir des roues en 16 pouces, ce qui allège au passage la facture de 200 euros.

Enfin, vous le savez désormais, le confort acoustique est largement retravaillé par rapport au premier opus et ne laisse plus passer que quelques

bruits d'air, la mécanique étant quant à elle parfaitement isolée. Des progrès qui laissent la part belle au plaisir de conduite !

Des performances de premier ordre

Le plaisir de conduite, justement, est la principale promesse de ce TCe 150 qui rivalise sans peine avec des SUV coûtant parfois près du double. Une cavalerie conséquente à l'époque des 80 km/h sur route, mais qui offrira légitimement une certaine fierté aux futurs propriétaires de ce Duster capable d'en remonter à de nombreuses voitures. Sur le papier, les performances sont inédites ou presque : le 0-100 km/h est identique à celui revendiqué par le diesel (10,4 secondes contre 10,5), mais le kilomètre départ arrêté met tout le monde d'accord avec 31 secondes (32,1 pour le TCe 130



durant l'essai

Motorisation

1.3 TCe 130 //
4 cylindres, turbo, 16 soupapes //
Injection directe //
1333 cm³ //
150 ch (110 kW) à 5250 tr/min //
250 Nm à 1700 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

4341 x 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 : 200 km/h //
0 à 100 km/h : 10,4 s //
400 m DA : 17,3 s //
1000 m DA : 31 s //

Consommations constructeur

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



et 32,4 pour le Blue dCi 115). Et de fait, à la conduite, ce Duster assure face au chrono et risque bien de surprendre quelques voitures au feu rouge ! La masse contenue y est aussi pour beaucoup avec à peine plus de 1300 kilos à vide. De façon plus anecdotique, le TCe 150 atteint le cap symbolique des 200 km/h en vitesse de pointe, une autre première chez Dacia, malheureusement sans grande utilité de nos jours...

Toutefois, cette belle santé présente à nos yeux un bémol de taille : le TCe 150 offre un caractère nettement plus pointu que le TCe 130 qui est, lui, un vrai paragon de souplesse. Là où le 130 nous a bluffés par sa bonne volonté à très bas régime, le 150 nous a plusieurs fois obligés, notamment sur parcours montagneux, à rétrograder afin de nous extirper d'une épingle ou de relancer convenablement. Idem sur autoroute où, paradoxalement, la variante la plus puissante est moins agréable à mener aux allures légales. En fait, malgré les chiffres de la fiche technique, le moteur semble vraiment plus creux et renâcle clairement à reprendre à moins de 2000 tours. À ce régime, en revanche, la puissance est bien là, mais déboule presque d'un coup, en offrant une poussée certes réjouissante, mais qui peut aussi rapidement lasser le conducteur qui aime jouer sur le couple. Enfin, comme sur le TCe 130, mais accentué par une certaine

brutalité dans la manière de délivrer la puissance, on constate que le train avant est parfois un peu débordé notamment en sortie de virage : la transmission intégrale sera de ce point de vue nettement plus efficace pour faire passer les chevaux des deux versions !

Le mieux est parfois l'ennemi du bien

Ce caractère nous a replongés quelques années en arrière avec l'essai du 1.2 TCe 125, joueur et plein de caractère, mais au côté on/off marqué. Entendons-nous bien : la promesse est tenue pour ce qui est des chiffres et le TCe 150 est bien le plus performant des Duster. Au bon régime, il laisse derrière (de peu, mais tout de même) le TCe 130 et le Blue dCi 115. Son allonge est un régal et il pousse sans discontinuer de 2000 à 4500 tours, en ravissant l'amateur de mécaniques essence qui aime exploiter le potentiel de son moteur. Seulement, il risque de décevoir ceux qui sortent d'un diesel et qui aspirent à retrouver le velouté et la disponibilité de la mécanique. Pour ceux-là, aucun doute possible : le 130 répondra mieux à leurs aspirations, pour des performances à peine inférieures en conduite quotidienne.

L'autre conséquence de cette mécanique plus pointue est logiquement une consommation légèrement plus élevée, non pas sur le papier où les deux versions sont

L'ALTERNATIVE

Pas de doute, le 1.3 TCe va faire un carton dans les ventes. C'est un choix à la fois plaisant et raisonnable, surtout pour ceux qui ne font pas assez de kilomètres pour rentabiliser le diesel. La version 130 chevaux est toutefois plus souple, notamment en ville et sur route.



BIEN ARMÉ

En version essence ou en version GPL, le TCe 150 est de taille à affronter la concurrence. Il offre un niveau de performances élevé et un véritable agrément pour un prix sans équivalent dans les SUV de 150 chevaux.

strictement équivalentes en chiffres homologués, mais à nouveau en conditions réelles où le 150 donne envie de profiter de son potentiel. Toutefois, la consommation relevée (7,7 l/100) est réellement très raisonnable compte tenu des performances et du gabarit du Duster. Sur plus de 500 km effectués avec deux TCe 150, nous avons été agréablement surpris par cet appétit finalement assez modeste, ce qui démontre les progrès effectués par rapport à l'ancien TCe 125 plus gourmand. Certes, le diesel reste à nouveau bien plus sobre, mais rouler à l'essence n'est pas forcément le gouffre attendu par un SUV qui signe des chronos de cet acabit !

Essence ou GPL ?

Notre essai a constamment alterné l'essence et le GPL. Première constatation, l'installation GPL Borel est toujours aussi efficace et réussie, à tel point qu'il nous a été quasiment impossible de noter une différence de comportement en passant d'un carburant à l'autre. Il faudrait évidemment mesurer précisément chrono en main les performances respectives, mais nous doutons fort de l'utilité de quelques dixièmes de seconde gagnés ou perdus ! En revanche, nous avons relevé une souplesse légèrement meilleure au GPL à bas régime, phénomène systématiquement rencontré sur les blocs turbo au gaz, notamment avec le TCe 90. Côté consommation, le GPL induit une légère hausse de la moyenne de 10 % environ.

Le surcoût de l'installation est de 2500 € environ en tenant compte du malus de 540 € redevable par

EN PLUS DE SES QUALITÉS, LE TCe 150 S'AVÈRE ÉTONNAMMENT SOBRE.

la version essence alors que celui du TCe 150 est nettement plus faible et déjà inclus dans le prix « net » proposé par Borel. Certes, 2500 € ce n'est pas négligeable, avec une addition qui se monte à 22 500 € en tout pour la version GPL contre 19 490 € pour la version essence, malus inclus. Il faut néanmoins tenir compte du budget carburant qui tourne au net avantage du GPL avec un carburant à 0,80 € le litre en moyenne contre 1,45 € pour le SP95-E10. Dans les faits, 100 kilomètres effectués avec la version GPL vous coûteront donc un peu moins de 7 € contre 11 € à l'essence, ce qui rentabilise le GPL en un peu plus de 60 000 kilomètres, et encore sans tenir compte du coût de la carte grise gratuite ou à moitié prix dans la plupart des départements. À ce propos, d'ailleurs, on notera que le Duster TCe 150 affiche 8 CV fiscaux contre 7 CV pour le TCe 130.

Dans les deux cas, ce TCe 150 peine à nos yeux à faire réellement la différence face à un TCe 130 plus agréable et plus souple. Les amateurs de conduite sportive seront comblés et choisiront cette version sans hésiter, ceux qui privilégient la conduite coulée en revanche s'intéresseront à la déclinaison la moins puissante. Reste désormais à voir, avec les versions 4x4 qui arrivent cet été, si le 130 s'avère un meilleur partenaire en tout-terrain. Réponse dans quelques mois ! ■