Premier contact – Dacia Duster : Nouveau SUV à l'écoute de ses clients

Depuis sa prise de contrôle par Renault, Dacia ne cesse de monter et d'étoffer sa gamme de véhicules. Lancer un nouveau modèle est une chose, réussir un renouvellement en est une autre. C'est ce deuxième point qui nous intéresse ici avec le nouveau Duster. Fort bien implanté sur le marché du SUV, il a été revu en profondeur pour affirmer sa position d'incontournable sur le segment et, bien que doté de la transmission intégrale, avec un prix d'appel toujours aussi agressif.



- 4 cylindres turbo diesel, 1'461 cm^3
- 110 ch à 4'000 t/min
- 260 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 169 km/h
- 0 à 100 km/h en 12.4 sec.
- Poids : 1'462 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'341 x 1'804 x 1'693
- Conso. mixte : 4.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 123 g/km
- dès CHF 13'890.- (SCe 115 S&S 4WD)

Texte : Patrick Schneuwly / Photos : Patrick Schneuwly, DR

Le marché Suisse se caractérise par une forte proportion de véhicules à quatre roues motrices parmi les nouvelles immatriculations. C'est dès lors logique que le Duster y soit en bonne place, compte tenu de son rapport prix/prestation. Sa nouvelle version a été fraîchement dessinée. Bien qu'on ne le note pas au premier coup d'œil, et apporte de nombreux changements à son intérieur.

Le constructeur continue également ses efforts d'amélioration des finitions, sans pour autant faire grimper les coûts. La qualité perçue est en hausse, les équipements plus nombreux et le résultat oblige à une certaine réflexion. Dans l'Acropole, où Dacia nous a invités pour ce galop d'essai, la marque nous offre une démonstration routière mais aussi tout chemin dans une carrière de marbre spectaculaire.



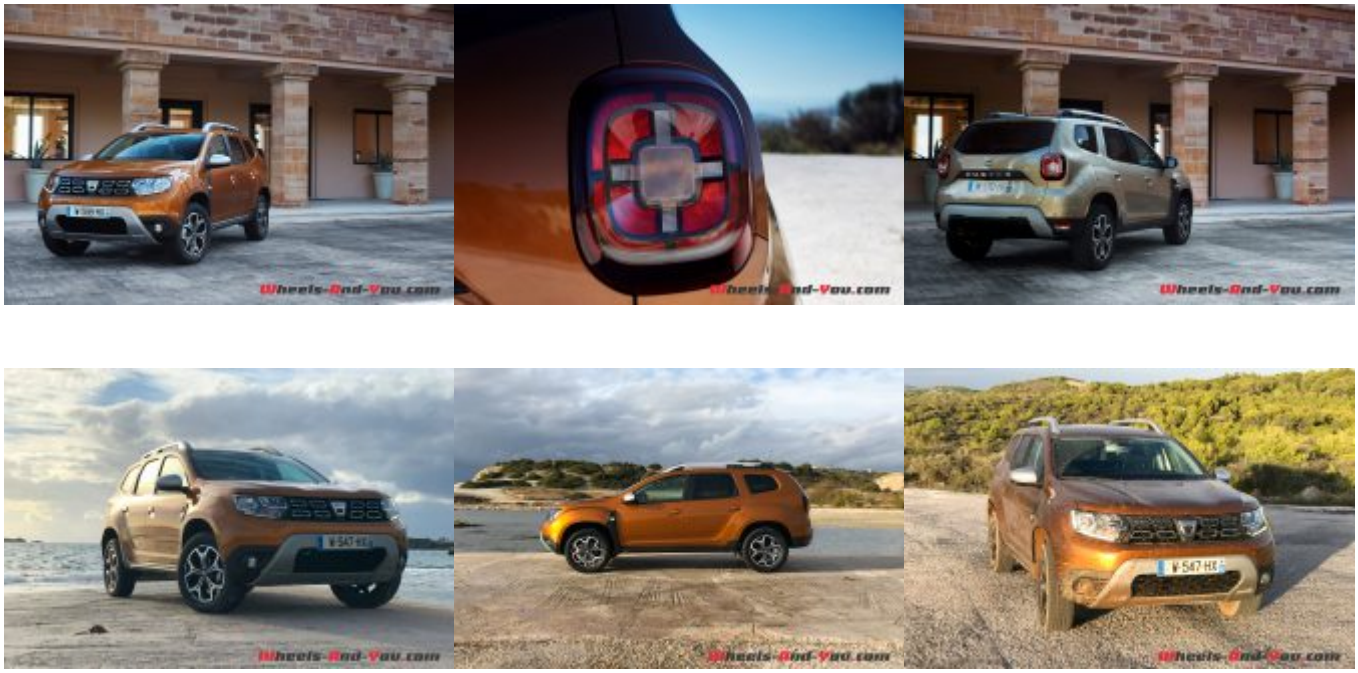
Esthétique

Bien que le dessin soit nouveau, les traits creusés dans la planche à dessin par le précédent modèle continuent à guider le crayon car, malgré le ravalement de façade, on reconnaît aisément l'identité visuelle du Duster. Le profil se fait plus robuste avec son capot plus horizontal, mais aussi plus élancé par le truchement d'un pare-brise davantage incliné. Les barres de toit siglées en aluminium lui siéent particulièrement bien, tout comme les ailes proéminentes. Seule la partie inférieure non peinte laisse deviner une économie réalisée.

La face avant a été soignée avec une calandre haute rejoignant les deux phares poussés aux extrémités du véhicule. Également redessinés, ceux-ci gagnent une signature lumineuse à LED combinée aux feux de jours. Le bouclier intègre ce

que la marque appelle les skis, cette partie grise évoquant une sérieuse protection du châssis qui court sous la voiture. Là aussi, des morceaux de plastiques bruts sont apparents.

A l'arrière, la porte du coffre est très verticale pour privilégier l'espace à la tête des passagers. La ceinture de caisse court jusque sur les phares qui étirent visuellement la face arrière. Les quelques reliefs de carrosserie révèlent des détails assez réussis, comme la ligne allant du premier seuil de porte. Elle dessine toute l'aile arrière avant de souligner le phare et servir de casquette à la plaque d'immatriculation pour finalement disparaître à l'autre côté de la voiture.



A l'intérieur, on ressent le standard de la marque au losange. Tout a été repensé pour une utilisation plus facile et plus confortable. Le grand écran MediaNav est en relief du tableau de bord et orienté vers le conducteur. Une rangée de boutons façon piano sont disposés juste en dessous et les 3 commandes de climatisation automatique se retrouvent tout en bas de la console centrale.

La planche de bord en plastique dur est peu flatteuse, mais il faut impérativement la replacer dans le contexte d'une voiture à CHF 22'000.- tout équipée. Seule coquetterie, dès le deuxième niveau de finition sur quatre, le volant peut se parer d'un revêtement Soft Touch aussi agréable à toucher qu'à tenir en main, relevant la prestation de cet intérieur.



Sous le capot

On compte cinq déclinaisons pour ce nouveau Duster. Un SCe 115 et TCe 125 en traction intégrale et boîte manuelle 6 vitesses sont au catalogue mais ne font pas l'objet de notre essai. La partie routière se concentre sur les deux versions traction dCi 110 à boîte EDC ainsi que le TCe 125 à 6 vitesses. Un atelier 4×4 est proposé au volant d'un dCi 110 en boite manuelle également, pour avoir un aperçu de toute la gamme.

Dacia s'efforce d'apporter de la technologie dans ses voitures, en sélectionnant avec soin celles qui ont prouvé leur fiabilité dans le groupe et qui ont été amorties. Ainsi, en plus des motorisations, on retrouve ici nombre de ces technologies éprouvées, comme ils les appellent. On découvre ainsi l'arrivée de la carte main libre chez Dacia, tout comme du détecteur de présence dans les angles morts et des caméras frontale et sous les rétroviseurs pour avoir une vision à 360° sur l'écran du tableau de bord.



Au volant

Dès la remise du véhicule, je suis plutôt agréablement surpris par la prestation du Duster. La direction assistée électrique désormais asservie à la vitesse permet de manœuvrer facilement, d'autant plus que le rayon de braquage est plutôt serré ! La commande d'embrayage et de boite du TCe 125 est au diapason, combinant douceur, légèreté et précision. Un travail de conception a en outre été réalisé sur

les sièges, comblant les lacunes de la génération précédente. L'assise plus longue, faite de mousses plus denses et plus durables, fait en plus profiter le conducteur d'un réglage en hauteur plus ample de 20 mm.

Un gros travail d'ajout d'absorbant et d'isolant a été engagé pour réduire de 3 dB le niveau de bruit à l'intérieur de l'habitacle. Par remplissage de certaines cavités de mastic et grâce au renfort du berceau et du châssis, les vibrations sont largement diminuées, rendant plus agréable une conversation à bord. C'est davantage le cas pour le moteur essence que pour le dCi 110, lequel produit le bruit caractéristique d'un diesel de façon plus audible dans l'habitacle.

Le parcours emprunté révèle rapidement que le moteur essence suralimenté et à injection directe manque d'allonge. Avec 125 ch pour 205 Nm de couple, même si le Duster pèse moins de 1'500 kg, il faut souvent rétrograder pour relancer convenablement. On pourrait souhaiter plus de cylindrée avec l'autre bloc cubant 1'600 cm^3, mais sans turbo celui-ci délivre 10 ch de moins. La version dCi est plus dynamique à conduire, le couple faisant toute la différence alors que la transmission EDC nivelle le ressenti moyen un peu en deçà. Il en résulte quelques approximations lorsque des changements improbables ont lieu, comme à un carrefour par exemple.

La garde au sol ainsi que les angles d'attaque et de fuite sont des attraits majeurs pour les clients du Duster. Sur cette troisième génération, c'est un point qui s'améliore à leur demande. L'auto n'a pas seulement un look baroudeur, elle se permet aussi d'évoluer en tout chemin sans exposer de partie mécanique. Nos deux modèles traction du SUV Dacia évoluent tranquillement sur ces routes grecques à la limite du carrossable.



Pour nous montrer qu'un Duster 4×4 n'a pas à rougir d'une vraie utilisation terrain, la marque a choisi d'installer un parcours complet dans la spectaculaire carrière de marbre de Dyonisos. Au milieu des blocs pesant plusieurs tonnes et

des véhicules en plein travaux, le petit SUV se fraye un chemin sur plusieurs croisements de ponts, une bascule ou d'impressionnants dévers affichant jusqu'à 28° d'inclinaison au tableau de bord. D'abruptes descentes sont empruntées au point mort et sans toucher les pédales pour laisser travailler le régulateur de vitesse en descente. Surprenant !





Verdict

Bien que critique dans mon texte, je dois avouer être convaincu par le Dacia Duster. Même s'il y a des plastiques de carrosserie non-peints ou une planche de bord assez austère, la raison d'être satisfait se trouve en bas de page lorsqu'on détaille son prix. C'est alors que le client Duster se fait plaisir et ajoute les options et accessoires dont il a envie. Prenez un attelage démontable sans outils, le câblage est posé en usine d'office. Une rampe de spot sur le toit ? Là aussi le câble est déjà posé.

Ce petit SUV va avec notre époque, où toutes les couches sociales se croisent sur le parking d'un supermarché hard discount. Si l'on ne veut pas dépenser une grosse somme pour une voiture, un Duster est une option plutôt convenable. La boite automatique a ses atouts comme ses faiblesses, tout comme le moteur essence. Pour conclure, et pour ma part, je recommanderais volontiers d'opter pour le 4×4 dCi 110 afin de profiter pleinement de cette auto. C'est un choix de raison qui devrait maintenir sa valeur à l'avenir.









Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault / Dacia Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Dacia Duster.





A lire aussi

Essai – Dacia Duster dCi 110 4×4 : Le tout-terrain low-cost

Nouveauté – Dacia Duster

Nouveauté – Dacia Logan MCV Stepway

Nouveauté – Dacia Logan MCV

Présentation – Dacia Duster







