

Dacia Duster 110DCI 2x4

4x4 franchisseur de crise

La recette low-cost de la Logan étant plébiscité par le public (alors qu'au départ, c'était une voiture destinée aux pays émergents d'Europe de l'Est), la marque roumaine réitère l'exploit avec cette fois-ci un SUV baptisé Duster. Avec lui, pas d'équipement superflu, on s'en tient à l'essentiel: c'est une voiture robuste, pas chère à l'achat et économique à l'usage. Et en plus, le Duster est beau, même les femmes le disent! En ces temps de crise, que les spécialistes annoncent longue, c'est un choix raisonné et il ne se fait pas au détriment de l'agrément au volant.

Avec Dacia, on redécouvre les fondamentaux. Que demande-t-on à une voiture? Par exemple, est-ce vraiment indispensable d'avoir un radar de recul? Non, et le Duster n'en possède pas. Par contre, un élément de confort indéniable à bord d'une voiture, c'est l'espace. Et là, le Duster vous en offre pour votre argent: l'habitabilité est étonnante, à l'avant comme à l'arrière, les sièges sont confortables, fermes, comme on les aime, et celui du conducteur est réglable en hauteur, (de même que le volant) de façon à avoir une position de conduite optimum. On domine bien la route.

Le tableau de bord n'est pas en "plastique moussé" comme sur une allemande, mais on s'en fiche, on ne passe pas son temps à caresser son tableau de bord! Ce qui compte, c'est que l'instrumentation soit complète et c'est le cas: les compteurs sont bien lisibles, rien ne manque et les commandes tombent bien sous la main. Il y a même un bouton pour régler électriquement la hauteur des phares. Par contre, low-cost oblige, quand on actionne le lave-glace, cela n'actionne pas automatiquement les essuie-glace, ce sont deux commandes séparées, sur le même levier situé classiquement à droite du volant.



Mais on a droit en revanche à un essuie-lave-glace arrière. Quant à la télécommande de l'autoradio lecteur de CD/MP3, c'est une simple "sucette" située juste en dessous du levier d'essuie-glace, ce qui est un peu moins pratique qu'une télécommande sur le volant. Il n'y a que 2 haut-parleurs sur l'équipement d'origine mais le son est très bon. Bref, la revue de détail du Duster laisse apparaître un équipement assez rudimentaire mais une voiture ne se

juger pas sur le papier: à l'usage, rien ne manque, tout fonctionne parfaitement et le Duster est même très agréable à vivre. Sa simplicité fait partie de son charme! La motorisation retenue par Dacia Réunion est le 1,5 litre diesel, de façon à rester dans la tranche inférieure d'octroi de mer, disponible en 85 ou 110 CV (notre modèle d'essai). Comme la caisse est très légère (1.160 kg en version 4x2 et de 1.250 kg en version 4x4), adossé à une boîte manuelle à 6 rapports, ce bloc de 110 CV et 240 Nm de couple permet des accélérations très franches et... sonores, en tous cas quand on roule vitres ouvertes! Cerise sur le gâteau, ce bloc diesel est neutre en ce qui concerne le bonus/malus écologique.



Question espace, à l'avant et à l'arrière, dans le coffre, le Duster vous en offre pour votre argent.



En métropole, la roue de secours est en option, le Duster est livré d'origine avec simplement un kit de gonflage.

Une voiture au look sympa, spacieuse, animée par un moteur qui n'est pas un veau: il ne reste plus qu'à placer tout ça sur des trains roulants. Ils sont inspirés du Sandero et du break Logan (renforcés). Et au volant, cela donne quelque-chose de pas mal du tout, on peut même dire que le résultat est excellent: le Duster est très agréable à conduire, en ville, où il est maniable, sur les petites routes des hauts, où il ne tanguera pas trop dans les virages, et sur la 4 voies, où sa tenue de cap est parfaite. La suspension est réglée plus confort que sport, ce qui est cohérent avec

sa vocation familiale. L'ABS est de série et l'ESP en option. Quant au franchissement, notre modèle d'essais était un 2x4 (l'essentiel des ventes) mais il s'est avéré à la hauteur en ce qui concerne l'usage normal de ce genre de véhicule: monter sur un trottoir, crapahuter dans les chemins chaotiques, escalader un petit talus, etc. La garde au sol est suffisante (21 cm), les soubassements sont protégés, et la monte d'origine est un bon compromis adhérence/économie: M+S (Mud and Snow) 215/65R16, sur de belles jantes en alliage sur notre modèle d'essai.



L'instrumentation du tableau de Bord est complète, rien ne manque et les commandes tombent bien sous la main.

Grâce à son poids plume, le Duster passe là où les gros 4x4 qui pèsent le double vont peiner. Le Duster 110 CV est également disponible en version 4 roues motrices déconnectables, grâce à une molette au tableau de bord, qui permet de passer de 2 à 4 roues motrices très facilement. Le système 4x4 est d'origine Nissan, qui a quelque compétence en la matière. En résumé, le Duster a tous les avantages d'une voiture conçue à l'origine pour les pays émergents: simple, robuste, pas cher, un look un peu baroudeur et confortable. Quant au prix: à partir

de 19.400 euros en version 85 CV (garantie 3 ans / 100.000 km) et vous ne rêvez pas, c'est bien le prix Réunion! Du low-cost comme ça, on en redemande.



Gestion des fichiers assurée aux Éditions du Kapôkier par la CNIL (Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés) sous le n° 115648 du 9 Février 1984. Les informations vous concernant pourront être utilisées pour les besoins de la gestion des contacts et des interventions des Éditions du Kapôkier, ainsi que pour ceux de tous les sociétés du Groupe. Conformément à la Loi du 6 Janvier 1978, modifiée par celle du 6 août 2004 (Informatique et Libertés), vous disposez du droit d'accès à l'information vous concernant, du droit de rectification et d'opposition, en écrivant au memento@memento.fr.

Droits de reproduction réservés pour tous pays. La direction décline toute responsabilité pour les erreurs ou omissions de quelque nature qu'elles soient dans la présente édition. La jurisprudence a décidé que les éditeurs n'ont pas de responsabilité en matière de rectification involontaire dans l'impression.