

JEU-CONCOURS

en partenariat avec

La Tribune

le JTT

BAMBOO ÉDITION

du 4 décembre 2025 au 8 janvier 2026

10
GAGNANTS

GAGNEZ 1 BD



EN RÉPONDANT À LA QUESTION :

*Quels sont les prénoms
des deux Sisters ?*

Tirage au sort parmi les bonnes réponses
le 9 janvier 2026

(JEU GRATUIT SANS OBLIGATION D'ACHAT
UN SEUL BULLETIN PAR PARTICIPANT ET PAR FAMILLE)

10 GAGNANTS SERONT SÉLECTIONNÉS

VOTRE RÉPONSE AVANT LE 8 JANVIER 2026

Réponse

Nom

Prénom

CP + Ville

Tél

Envoyez votre coupon-réponse
à La Tribune :

33, avenue Général de Gaulle, 26200 Montélimar
au JTT : 17, rue Thiers, 07300 Tournon-sur-Rhône

Délivré à autoweekend@aol.com le 1/11/2026, 5:02:51 PM

essai AUTO

Dacia Bigster, le duster XXL



Le Duster s'étire pour devenir Bigster, un nom qui en dit long !

Afin de proposer plus de capacité de chargement, le Duster s'étire pour devenir Bigster, un nom qui en dit long !

Avec ses 4,57 mètres, soit 23 cm de plus que le petit frère, ses mensurations généreuses profitent au volume du coffre qui devient gigantesque. En effet, sous le hayon (électrique sur Journey) c'est près de 700 litres qui sont disponibles et jusqu'à 2000 en rabattant la banquette arrière. Un vrai déménageur ! Coté style, au niveau de la face avant, difficile de trouver les différences avec le Duster. On retrouve le dynamisme dans la calandre vertical, dont les motifs viennent prendre fin dans les optiques (Led), ainsi que les bossages sur le capot pour la virilité. Présentes sur toute la gamme, les barres de toit deviennent modulables sur la finition haute Extreme. On soulignera que le grand Dacia propose des passages de roues et des bas de caisse en Starkle, matériau élaboré en matière recyclée. Bleu Indigo, couleur de lancement et jantes de 19 pouces (option) habillaient notre version haut-de-gamme Journey. A l'arrière, là aussi, difficile de faire la différence avec un Duster. L'ainé de la famille reprend les feux en forme de flèches qui prennent en étau le hayon, lui-même surmonté d'un imposant béquet de toit.

> Vie à bord –

Le Bigster partage son mobilier intérieur avec le Duster. On retrouve donc cette planche de bord longiligne qui accueille en son centre un combiné écran de 10,1" et un bloc de climatisation ergonomique, car orienté vers le conducteur. Devant ce dernier, on trouve un autre écran pour le poste de pilotage. On retrouve également des rappels de l'extérieur comme les Y de la signature lumineuse sur les contre-portes ou les aérateurs. Entre les passagers avant, une vaste zone de rangement comprend une console réfrigérée (sur Hybrid 155). Le

Bigster d'entrée de gamme propose déjà un beau panel d'aides à la conduite comme le freinage d'urgence, les alertes de changements de voie, la détection de fatigue du conducteur. Sur les versions plus huppées, on rajoutera la commutation automatique des feux de routes, le régulateur adaptatif (avec motorisation hybrid 155) et, pour le confort, l'accès sans clé, la navigation avec système audio 6 HP, le chargeur à induction, de nombreuses prises USB -C et un toit panoramique. Pour les adeptes du plein-air, le Pack Sleep (en accessoires) transformera l'espace arrière en un lit 2 places de 190 X 130 cm.

> Sur la route –

Plusieurs configurations de motorisations sont disponibles sur le Bigster avec des puissances intéressantes. Un Mild Hybrid de 140 ch composé d'un 3 cylindres 1,2 litre et aidé par un moteur électrique de 48 Volts. Ce bloc est disponible en essence ou en essence / GPL, garantissant une autonomie record de 1400 km. Ce même bloc, toujours en micro-hybride, peut équiper la version 4X4 du Bigster, mais perd 10 ch au passage avec 130 ch. Ces premières solutions sont accouplées à la boîte manuelle 6 rapports. Envie d'une boîte automatique ? Comme le Duster, le Bigster la propose si vous choisissez l'offre Full Hybride. Dans cette configuration, c'est un moteur 1,8 litre qui prend place sous le capot couplé à un moteur électrique. Au total, 155 ch disponibles. C'est le moteur que nous avons à l'essai et dont nous avons apprécié l'utilisation, le silence et la sérénité de conduite par l'absence d'embrayage. Dès 24 990 € (Essential mild hybrid 140), modèle essayé : Journey Hybrid 155 : 32 000 €.

Texte et photo Thierry André

L'essai complet et plus de photos sur
autoweekend.wixsite.com/drive