

Dacia BIGSTER

Le Duster XXL

Avec ce long Duster, la marque empiète désormais sur le segment très convoité des C-SUV avec une position tarifaire imbattable. Essai express entre Rhône et Isère.

Le Duster est un succès commercial et la 3e génération lancée en 2024 confirme sa position sur le podium des ventes. Aujourd'hui, afin de proposer plus de capacité de chargement, il s'étire pour devenir Bigster, un nom qui en dit long ! Avec ses 4,57 mètres, soit 23 cm de plus que Duster, 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 40/20/40. Un vrai déménageur ! Coté style, au niveau de la face avant, difficile de trouver les différences avec le petit frère. 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. Sauf sur l'entrée de gamme, l'aventurier dispose de skis gris en bas des boucliers avant et arrière et d'une antenne requin. 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. Le Bigster est également disponible dans 5 autres coloris. Notons que les coques de rétroviseurs ainsi que les lettrages et logo de la marque sont Brun Cuivré sur la finition Extreme. A l'arrière, là aussi, difficile de faire la différence avec un Duster. L'aîné de la famille reprend les feux en forme de flèches qui prennent en étau le hayon, lui-même surmonté d'un imposant bâquet 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. Il est de 7 pouces pour les deux premières versions (Essential et Expression) et de 10 pouces pour les versions hautes (Journey, notre essai et Extreme). On retrouve également des rappels de l'extérieur comme les Y de la signature lumineuse sur les contre-portes ou les aérateurs. Sur Extreme, ces touches sont de couleur cuivrées et les contre-portes kaki.



C'est la finition baroudeuse du Bigster. 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 comme Journey ou Extreme, 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. Des packs d'options proposent les sièges et volant chauffant ou encore une caméra multi-vue pour le stationnement. Plus long, plus logeable, il reste toutefois un 5 places, même si ses dimensions auraient pu recevoir une troisième rangée... A ce sujet, les sièges de notre monture étaient recouverts de tissu enduit (TEP) et le conducteur pourra régler le siège électriquement. Pour les adeptes du plein-air, le Pack Sleep (en accessoires) transforme 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 raisonnables. 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 avec un réservoir de 50 litres d'essence et un de même capacité de Gaz de Pétrole Liquéfié. Ce même bloc, toujours en micro-hybridé, peut équiper la version 4X4 du Bigster, mais perd 10 ch au passage avec 130 ch. disponibles. 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, 4 cylindres, qui prend place sous le capot couplé à un moteur électrique alimenté par une batterie Lithium-ion de 1,4 kWh de 280 V qui se recharge en roulant. Au total, 155 ch disponibles. C'est le moteur que nous avions à l'essai et dont nous avons apprécié l'utilisation, le silence et la séénité de conduite l'absence

d'embrayage. La consommation de ce système est comprise entre 4,5 et 4,7 litres/100 km. A l'écriture de ces lignes, le constructeur Roumain nous informe du lancement prochain de nouveaux moteurs pour le couple Duster / Bigster dont une très intéressante et unique offre sur le marché, une bicarburation hybride et 4x4 de 150 ch composée du moteur mild hybride de 140 ch, une bicarburation essence/GPL et un moteur électrique de 31 ch sur l'essieu arrière pour une transmission 4X4... Prix des versions au catalogue actuel : Dès 24 990 € (Essential mild hybrid 140), modèle essayé : Journey Hybrid 155 : 32 000 €. L'essai complet et plus de photos sur autoweekend.wixsite.com/drive

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

Texte / Photos © Thierry ANDRE