

Nouveau Dacia Duster

Il s'est déjà vendu à 1 million d'exemplaires et ne compte pas s'arrêter en si bon chemin, terrain idéal pour un SUV... Après un passage par la case relooking en 2013, le nouveau Duster nous donne rendez-vous en Occitanie, près de Narbonne, pour nous permettre de juger de ses nombreux atouts.

Lignes extérieures

Si vous l'apercevez de loin, rien ne vous permettra de le distinguer de son prédecesseur. Mais, à y regarder de plus près, toutes les pièces de carrosseries sont inédites, tout a été revu. Sur la face avant, les projecteurs ont été étirés aux extrémités ce qui le rend visuellement plus large. Doté de la technologie LED, ils intègrent la nouvelle signature diurne. Le capot devient un peu plus horizontal, sans doute pour la sécurité des piétons, et un nouveau sabot de protection vient se plaquer parfaitement sur le bas du bouclier pour plus de virilité. Les rétroviseurs sont redimensionnés. Les flancs subissent peu de transformation. La ceinture

de caisse évolue très légèrement en hauteur. Les poignées de portes sont redessinées et on notera la présence d'un enjoliveur d'aile. Celui-ci englobe le répétiteur de clignotant ainsi que l'éventuel logo 4WD. Les barres de toit deviennent plus discrètes et stylées. Le nouveau Duster garde les dimensions de l'ancien, 4,34m, et peut maintenant reposer sur des jantes de 17 pouces. Pour les aventuriers, la garde au sol est de 210 mm et les angles d'attaques avant/arrière sont de 30° et 33°.

La partie arrière subit un peu plus de modifications, surtout au niveau des feux. Avec une forme carrée et des éclairages futuristes, ils offrent un peu plus de modernisme. Le bouclier accueille lui aussi un ski de protection argenté. Pour ce renouveau, deux nouvelles couleurs rejoignent la palette disponible, Orange et Beige.

Vie à bord

Il semble loin l'intérieur dépouillé des premières Dacia. Le constructeur a tenu compte des remarques des con-

sommateurs pour faire évoluer le mobilier. La planche de bord est très agréable au regard avec les aérateurs circulaires et ce vide-pochette devant le passager. Même si elle est composée de plastiques durs, elle ne démerite pas par rapport à la concurrence. Très attendue, la position de l'écran multimédia gagne enfin de la hauteur et, pour faciliter la lecture, il est légèrement incliné vers le conducteur. Juste en dessous, une barrette dite piano regroupe quelques fonctions d'aides à la conduite (stop/start, radar de recul, caméras...). Côté confort, les sièges ont été revus et gagnent 2 cm sur l'assise. Le confort est aussi amélioré avec un rembourrage plus ferme ainsi qu'un accoudoir pour le conducteur.

Le Duster se veut plus technologique. La direction reçoit une assistance électrique limitant l'effort ainsi que la course du volant. Très utile lors des passages délicats, le système multi-vues, avec ses



4 caméras placées à l'avant, à l'arrière ainsi que sous les rétroviseurs vous aidera lors des manœuvres. En cas de forte pente, vous pourrez activer l'aide de contrôle en descente quant au système d'assistance au démarrage en côte, il s'active automatiquement. Navigation, Avertisseur d'angle mort, Limiteur de vitesse, Allumage auto des feux ou encore Accès et démarrage mains libres peuvent faire partie de la dotation suivant les finitions ou en option. Enfin la capacité de rangement a été augmentée avec 478 litres pour le coffre (4x2) et 27 litres dans l'habitacle.

Sur la route

Le nouveau Duster repose sur la même plateforme que l'ancien et son poids est quasi similaire (1,2 à 1,4 Tonne sui-

vant les motorisations et transmissions). Les blocs-moteurs sont également repris. En essence les 4 cylindres SCe 115 ch et TCe 125 ch sont disponibles en 2 ou 4 roues motrices avec une boîte manuelle. Lors de notre essai (125 TCe et 110 Dci) nous avons apprécié les qualités dynamiques ainsi que l'amélioration de l'acoustique. Durant l'atelier Off Road, là aussi le nouveau Duster nous a bluffé. Il passe partout, sans jamais s'essouffler. Avec un rapport prix/prestations des plus offrant, l'esprit Duster est donc conservé. En effet, les tarifs évoluent peu au vu de l'équipement en hausse. A partir de 11 990 € (SCe 115) à 20 650 € (Dci 110 4x4). En avoir plus pour moins cher, c'est sa devise pour rester sur le podium de la catégorie...

Thierry André

Renault étend la prime à la conversion à tous les véhicules de plus de 12 ans.

Renault CLIO Série Limitée TREND

À PARTIR DE

9 490 €⁽¹⁾

Prime à la conversion Renault de 1 000 € déduite

Prime à la conversion gouvernementale de 1 000 € déduite.



RENAULT
La vie, avec passion



MODÈLE PRÉSENTÉ : RENAULT CLIO SÉRIE LIMITÉE TREND AVEC OPTION PEINTURE MÉTALLISÉE À 10030€, PRIME À LA CONVERSION GOUVERNEMENTALE DE 1000€ ET PRIME À LA CONVERSION RENAULT DE 1000€ DÉDUITES⁽²⁾.

(1) Prix conseillé pour une Renault CLIO Série Limitée TREND 1.2 16V 75, déduction faite de 3 410 € de remise (selon tarif n° 2207.00 du 05/12/2017), de 1 000 € de prime à la conversion Renault et de 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale pour la mise au rebut de votre véhicule particulier diesel immatriculé pour la première fois avant 2001, ou essence immatriculé avant 1997. (2) Prix conseillé pour une Renault CLIO Série Limitée TREND 1.2 16V 75 avec option peinture métallisée, déduction faite de 3 410 € de remise (selon tarif n° 2207.00 du 05/12/2017), de 1 000 € de prime à la conversion Renault et de 1 000 € de prime à la conversion gouvernementale pour la mise au rebut de votre véhicule particulier diesel immatriculé pour la première fois avant 2001, ou essence immatriculé avant 1997. (1)(2) Offres non cumulables, réservées aux particuliers et valables dans le réseau Renault partenaire pour toute commande d'une Renault CLIO Série Limitée TREND 1.2 16V 75 neuve du 01/01/2018 au 31/12/2018. Voir conditions en points de vente et sur renault.fr. Gamme Renault CLIO : Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,2/5,6. Emissions CO₂ min/max (g/km) : 82/127. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande CIF

renault.fr