



Le Duster de la transition écologique



Parmi les carburants alternatifs, le GNV (Gaz Naturel Véhicules) est sans doute encore l'un des plus mystérieux aux yeux du public.

Vous avez pu, page 24, mieux faire connaissance avec la théorie concernant cette énergie « verte ». Place à la pratique maintenant avec l'essai du Duster GNV proposé par Borel ! Seule entreprise proposant aujourd'hui du GNV sur Dacia, Borel nous a permis de prendre le volant de ce véhicule pas comme les autres. Un Duster destiné à la mairie de Claix (Isère) qui souhaitait un véhicule non polluant et capable d'intervenir partout sur le territoire de cette commune de montagne. Nous avons donc eu le privilège de pouvoir rouler à bord de cette Dacia d'un genre nouveau.

Un Duster pas comme les autres

Comme vous le savez maintenant, le GNV est composé essentiellement de méthane, tandis que le GPL est un mélange de propane et de butane. C'est une des différences entre les deux carburants, mais les deux sont capables, moyennant une installation spécifique,



Encore méconnu du public, le GNV est pourtant un carburant alternatif qui a le vent en poupe, notamment auprès des entreprises et des collectivités. Nous avons pu essayer en exclusivité un Duster fonctionnant avec ce carburant aux vertus écolos !

  Olivier Duhautoy

de faire tourner un moteur qui fonctionne au départ à l'essence. Notre véhicule d'essai est ainsi un Duster SCe 115 4x4 et on retrouve sous le capot le moteur 1.6 d'origine Nissan qui développe 115 chevaux et 156 Nm de couple. Un moteur dont nous n'avons cessé de vous vanter les qualités depuis qu'il est apparu dans la gamme Dacia en remplacement des bons vieux moteurs « K », les 1.6 MPi 85 et 1.6 16v 105. Extérieurement, pas grand-chose à signaler sur notre exemplaire qui cache son orifice de remplissage sous la trappe à essence. Côté moteur, on retrouve des injecteurs semblables à ceux des versions GPL, mais le vapo-détendeur est spécifique au GNV. Il embarque 96 litres de réservoir GNV, en plus des 50 litres d'essence. Devant stocker du gaz sous pression à 200 bars, le réservoir est très encombrant (il ampute

une bonne partie du coffre de cette version 4x4 déjà pas très généreuse en volume de soute...), mais également très lourd : plus de 90 kilos à vide. Pour le reste, on retrouve le Duster tel que nous le connaissons avec un habitacle inchangé et le désormais bien connu commutateur-jauge permettant de basculer manuellement entre essence et gaz. C'est avec une certaine émotion que nous démarrons et que nous effectuons nos premiers tours de roues : ce n'est pas tous les jours que l'on essaye une des premières Dacia capables de rouler au GNV !



Le 4x4 des écolos

À vrai dire, comme pour le GPL, pas grand-chose ne change a priori à la conduite et le passage d'un carburant à l'autre se fait sans le moindre à-coup du moteur. ➤

Le prix

Duster SCe 115 GNV
À partir de 15 170 €

Version essayée

Lauréate SCe 115
4x4 GNV

19 900 €

Malus : 2 010 euros



BONNES INTENTIONS

Irréprochable d'un point de vue écologique, la solution GNV souffre néanmoins de contraintes techniques (poids et encombrement des réservoirs, notamment) et surtout fiscales. Il serait bon que l'État donne un coup de pouce au GPL et au GNV plutôt que de dépenser des fortunes dans l'électrique dont l'intérêt écologique est contestable...

Hervé Borel nous avait cependant prévenus que le GNV amputait les performances du moteur. Sur la route, cela ne transparaît pas immédiatement et on retrouve toujours avec plaisir la grande souplesse du bloc essence SCe. Nous quittons l'autoroute pour le réseau secondaire et la montagne et là, en effet, nous ressentons bien une certaine baisse de puissance par rapport au fonctionnement à l'essence ou au GPL. Un défaut constitutif du GNV qui oblige à plus souvent jouer du levier de vitesses pour relancer ou tout simplement garder sa place dans le trafic. C'est encore plus sensible lorsque nous quittons la route à l'assaut de chemins en coteaux. Le SCe a en effet laissé quelques chevaux dans la bataille et nous devons même repasser à l'essence pour franchir une difficulté à l'abord d'une piste particulièrement raide. Relativisons toutefois : ces performances en retrait ne sont pas gênantes dans la plupart des cas et on finit même par totalement l'oublier au bout de quelques heures en adaptant

automatiquement sa conduite. Le Duster conserve toutes ses qualités, à commencer par son confort en toutes circonstances mais aussi ses excellentes aptitudes tout-terrain dans cette version 4x4. Un 4x4 des plus écolos puisque le GNV – tout comme le GPL – émet en moyenne 20 % de CO₂ en moins par rapport à l'essence et que sa combustion ne rejette ni particules ni NOx. Enfin, on le rappelle, si le GNV est essentiellement issu de gisements de gaz naturels, il est également possible de fabriquer du biogaz à partir notamment de la fermentation des déchets, une solution aujourd'hui répandue notamment en Allemagne.

Économique à l'utilisation, moins à l'achat

Outre l'aspect écologique, ce moteur offre par rapport au diesel un fonctionnement plus silencieux en ville et sur route. À vitesse soutenue, la démultiplication courte impose naturellement un régime moteur plus élevé. Impossible en revanche sur notre essai de déterminer une consommation de GNV mais, de par son fonctionnement, la consommation énergétique du gaz naturel est inférieure en masse à celle du gazole. L'autonomie est en revanche limitée puisque, malgré son

Technologie mature et maîtrisée
Agrément de conduite
Aspect écologique réel



Performances en baisse
Réservoir encombrant
Malus élevé





Je roule au
gaz naturel



ÇA GAZE

Tout comme le GPL, Borel livre une partition sans faute avec sa transformation GNV. Mais le méthane convient moins bien au SCe 115 dont les performances régressent un peu.

volume, le réservoir ne contient que 18 kilos. En bref, comptez environ 300 kilomètres d'autonomie avec un plein de 20 euros environ, le prix moyen du GNV à la pompe étant en moyenne de 1,10 euro le kilo. Cela donne un budget d'utilisation comparable à celui du dCi 110 4x4, mais supérieur à celui du même Duster SCe 115 4x4 au GPL.

Ce qui n'est pas comparable, en revanche, c'est le tarif, nettement plus élevé que la version GPL que vous connaissez bien. Il faut en effet compter 19 900 euros pour notre Lauréate en 4x4 : c'est 1 200 euros plus cher que l'équivalent en GPL, mais il faut surtout rajouter au prix final le coût exorbitant du malus écologique. Eh oui, l'État français n'en étant pas à une contradiction près, il n'est en effet pas possible d'immatriculer directement un véhicule au GNV sur la carte grise et il faut donc d'abord l'immatriculer à l'essence. Or, avec 155 g/km d'émissions, le SCe 115 4x4 est plombé par un malus de 2 010 euros, ce qui augmente singulièrement le coût final de la voiture.

En conclusion, cet essai GNV était

intéressant à plus d'un titre, ne serait-ce que pour tester un carburant alternatif et une des solutions possibles pour la fameuse transition énergétique. Techniquement, Borel maîtrise parfaitement son affaire et l'installation ne souffre – pas plus que celles au GPL que nous connaissons mieux – aucune critique. Le GNV est en revanche victime de plusieurs limites et contraintes parfois gênantes : le poids et l'encombrement des réservoirs, l'autonomie réduite, les performances en baisse et bien entendu le coût final à cause de la fiscalité française, sans parler d'un prix à la pompe certes correct mais qui gagnerait à être moins taxé afin de proposer une alternative crédible aux carburants fossiles. Le GNV devrait donc continuer à séduire essentiellement les entreprises et les collectivités. S'il présente un aspect écologique réel (mais au final pas plus important que le GPL), son développement ne passera que par une politique écologique et fiscale plus volontariste : pour le moment, le particulier n'aura guère d'intérêt à opter pour ce carburant... ■

Motorisation

1.6 SCe 115 //
4 cylindres, essence, 16 soupapes //
Injection indirecte MPI //
1598 cm³ //
115 ch (84 kW) à 5500 tr/min //
156 Nm à 4000 tr/min //

Boîte de vitesses

Mécanique, 6 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5/6)
5,79/9,97/15,27/22,03/28,22/35,27 //

Dimensions

4315 x 1822 x 1695 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2674 mm //

Masses

Poids à vide : 1205 kg //
MMAC : 1804 kg //
MTR : 3304 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 443 l //
Coffre en 2 places : 1604 l //
Réservoir : 96 l (GNV) + 50 l (essence) //

Performances

Vitesse maxi : 168 km/h //
0 à 100 km/h : 12 s //
1000 m DA : 33,8 s //

Consommations constructeur

(essence)
Mixte : 6,8 l/100 //
Émissions : 155 g/km CO₂ //