



Un outsider bourré de talent

Olivier Duhautoy

Si Dacia semble avoir durablement délaissé le GPL, il reste cependant possible de profiter de ce carburant économique et écologique sur la gamme du constructeur. Particulièrement avec le nouveau SCe 100 qui équipe le Dokker : un essai exclusif Daciattitude.

Le prix

Dokker SCe 100 GPL Borel

À partir de 12 500 €

Version essayée

Lauréate SCe 100 GPL Borel

15 350 €

Ni bonus ni malus

À l'heure où le diesel recule et où les énergies dites « alternatives » sont à la mode, l'absence de Dacia du marché français du GPL – alors qu'il en fut le leader incontesté pendant plusieurs années – est difficile à comprendre. En attendant une hypothétique gamme au gaz (une Sandero TCe GPL « usine » est pourtant commercialisée en Italie), Borel est aujourd'hui le seul à proposer chez nous de telles versions des Dacia. Le spécialiste isérois est même particulièrement actif en ce moment, avec la présentation de sa nouvelle gamme Euro 6 (pour laquelle il a obtenu, comme à son habitude, une homologation UTAC) et l'arrivée des nouveaux SCe à son catalogue. Un moteur sur lequel l'entreprise de Gières fonde de grands espoirs et qui se prête particulièrement bien à une conversion.

Adieu, MPi 85...

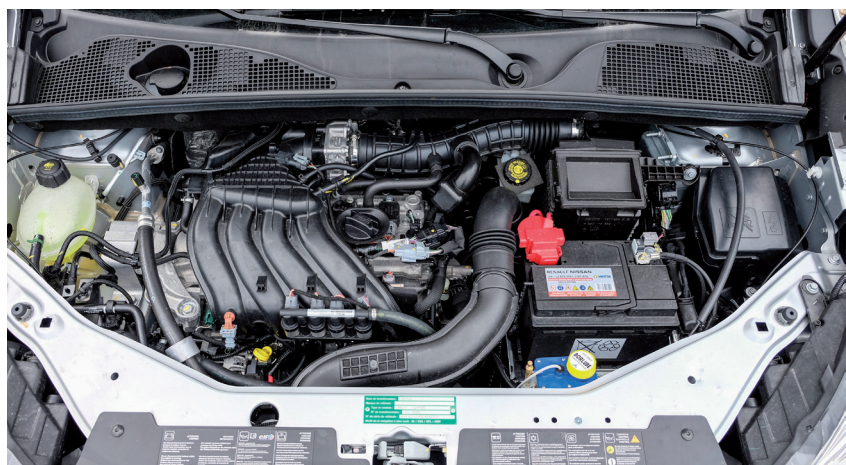
Vous l'avez découvert en version 115 chevaux sur le Duster, le voici donc

en version 102 chevaux (même si la dénomination commerciale est SCe 100) sur le Lodgy (voir page 34) et désormais sur le Dokker : le moteur SCe est la vraie nouveauté sous les capots des Dacia puisqu'il remplace l'ancien 1.6 en version 16v 105 chevaux (Duster) et, pour ce qui nous intéresse aujourd'hui, le 1.6 MPi 85. La base



est totalement différente même si la cylindrée (1598 cm³) est identique : le nouveau bloc vient de chez Nissan et, s'il est lui aussi atmosphérique à injection indirecte, il propose notamment une distribution par chaîne. Surtout, sa puissance est plus élevée que l'ancien MPi 85, puisqu'il offre désormais 102 chevaux contre 85 pour l'ancien bloc.

D'après Dacia, la différence entre SCe 100 et SCe 115 tient essentiellement à une cartographie différente et à quelques menus changements à l'admission. Difficile à déceler à la conduite ! Le progrès par rapport au MPi 85, lui, est flagrant : les performances font un bond en avant notable avec deux secondes gagnées sur le 0-100 km/h et plus de 10 km/h en



➤ AU MÊME PRIX QUE LA VERSION DIESEL, LE DOKKER GPL BOREL PROPOSE UNE VRAIE ALTERNATIVE

vitesse de pointe ! Plus souple, plus vif, le SCe remplace avantageusement l'ancien moteur K7M qui ne manquait pourtant pas de qualités...

GPL, la bonne pioche

Comme à son habitude, Borel signe ici une conversion GPL soignée et difficile à prendre en défaut. Nous avons un souvenir mitigé du Dokker GPL « usine » réalisé par Dacia, en raison notamment d'un passage assez brutal d'un carburant à l'autre, d'une perte sensible de puissance et d'une autonomie GPL ridicule à cause d'un réservoir nettement trop petit, un défaut d'ailleurs partagé à l'époque avec le Duster GPL Dacia. Spécialiste du GPL depuis 35 ans, Borel

est fidèle à sa réputation avec ce SCe 100 : la transformation est impeccable et très aboutie, avec pour commencer un réservoir de 54 litres utiles qui offre plus de 600 km d'autonomie GPL à ce Dokker, en plus des 50 litres d'essence.

Par ailleurs, le passage du sans-plomb au gaz et inversement est totalement imperceptible : aucun à-coup et surtout pas de perte de performances sensible. Mieux, la cartographie maison optimise une fois encore la rondeur et la souplesse du moteur à bas régime sans rien perdre de sa vivacité. Quant à la consommation, nos premiers relevés sur un exemplaire tout neuf et encore en rodage affichaient une moyenne largement sous les 9 l/100 km, à 8,4 l exactement : un chiffre qui s'améliorera sans doute au ➤

Motorisation

1.6 SCe 100 //
4 cylindres, essence atmo, 16 soupapes //
Injection indirecte, essence/GPL //
1598 cm³ //
102 ch (75 kW) à 5500 tr/min //
156 Nm à 4000 tr/min //

Boîte de vitesses

Mécanique, 5 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5)
6,78/12,33/19,11/26,99/34,21 //

Dimensions

4363 x 1751 x 1814 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2810 mm //

Masses

Poids à vide : 1164 kg //
MMAC : 1764 kg //
MTR : 2964 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 800 l //
Coffre en 2 places : 3000 l //
Réservoir : 50 l (essence) / 67 l (GPL) //

Performances

Vitesse maxi : 170 km/h //
0 à 100 km/h : 12,7 s //
1000 m DA : 34,2 s //





fil des kilomètres. Et à 0,70 euro le litre de GPL en moyenne, le budget carburant fond comme neige au soleil. Rappelons enfin, entre autres avantages (pas de particules, pas de NOx...) que le GPL n'est pas concerné par les restrictions de circulation qui touchent désormais certains centres-villes.

L'ami des enfants et des parents

Bien que la transmission ait été légèrement rallongée par rapport au MPi 85 et que le moteur se montre bien plus silencieux, le Dokker continue de « mouliner » sur autoroute : le SCe aurait pourtant sans doute supporté un sixième rapport plus long, tout comme le Lodgy. Au chapitre des boîtes, on regrette aussi que l'Easy-R ne soit

pas disponible sur Lodgy ni sur Dokker : l'automatisme aurait sans doute parfaitement convenu à ce moteur atmo, souple et linéaire. À ce propos, nos différents essais du SCe 100 et 115 nous amènent à rêver de la greffe de ce bloc sous le capot des légères Sandero, Logan et Logan MCV, ce qui rappellerait sans doute d'excellents souvenirs aux heureux possesseurs de Logan 1 Prestige 1.6 16v. Si vous êtes du même avis, n'hésitez pas à le dire dans notre grand sondage page 49 !

Toujours au chapitre des reproches, on retrouve les défauts classiques du Dokker avec une insonorisation moins soignée et un effet caisse de résonance à cause de son grand volume. La suspension est également un peu moins prévenante que celle du Lodgy. Toutefois, le SCe 100 est associé aux roues de 15 pouces qui améliorent bien les choses. Bien entendu, on profite aussi des qualités habituelles de ce ludospace bourré de talent : espaces de rangement, planche de bord fonctionnelle et bien réalisée, coffre immense, habitabilité... Sans oublier, bien sûr, les portes latérales qui changent la vie des parents et des enfants, qui les plébiscitent ! ■

SCe : silence radio

On l'a dit, écrit et répété depuis deux numéros : le SCe est un moteur réussi, quels que soient sa puissance (100 ou 115 chevaux) et le modèle sur lequel il est monté (Lodgy, Dokker, Duster). Simple, peu coûteux, il offre une entrée de gamme plus que correcte et des performances en nette hausse par rapport à l'ancien 1.6 de 85 ou 105 chevaux. Son origine Nissan, sa simplicité technique, sa chaîne de distribution en font un bon candidat pour une fiabilité sans faille. Pourtant, Dacia ne communique pas sur ce moteur qu'il n'est même pas possible d'essayer en parc presse à ce jour ! Comme si la marque cherchait à l'éclipser au profit des TCe et dCi plus rémunérateurs. Dommage : le SCe colle parfaitement à l'esprit Dacia et reprend avec panache la succession les blocs K de 2004. Il mériterait d'être mieux mis en avant...

Moteur agréable
Fiabilité et simplicité
Installation GPL de qualité



Boîte 5 seulement
Easy-R non disponible
Bruits d'air



Verdict

Et si le SCe 100 était le moteur le plus équilibré et homogène de la gamme Dokker ? En version GPL, c'est quasi le sans-faute grâce à la qualité de l'installation Borel. Performances, autonomie, souplesse, ce Dokker au gaz conjugue aussi économie et écologie. Il échappe au malus de la version essence, et se retrouve positionné au niveau tarifaire du dCi 90 moins performant sauf en reprises. Bref, à moins d'être franchement accro au diesel, cette version GPL plus silencieuse devrait logiquement remporter les suffrages.