



Le beurre et l'argent *du beurre*



Dacia chercherait-elle à cacher ses nouveaux SCe 100 et 115 ? Outre une communication « service minimum » sur le sujet au moment de l'arrivée de ces nouveaux moteurs, la marque n'a pas non plus fait essayer ces motorisations à la presse alors même que le marché privilégie de plus en plus l'essence au détriment du diesel. Même le parc presse ne dispose d'aucun Duster, Lodgy ou Dokker avec ces blocs d'entrée de gamme qui remplacent les anciens K7M et K4M (voir Daciattitude n° 7). Quant à l'essai en concession, nos lecteurs nous rapportent régulièrement le parcours du combattant pour pouvoir prendre en main ces versions presque toujours indisponibles.

*Un monospace moins cher
qu'une Twingo*

Bref, tout se passe comme si Dacia ne voulait pas vendre ces SCe ! Mais vous nous connaissez désormais, impossible n'est pas Daciattitude, et tout comme



Très discrète sur le sujet, Dacia propose depuis quelques mois un nouveau moteur S Ce 100 sur Dokker et Lodgy, destiné à remplacer l'ancien 1.6 MPi 85. Proposé à seulement 9 990 € avec ce bloc, le Lodgy de base s'avère une excellente affaire malgré son équipement sommaire.

  Olivier Duhautoy

dans le dernier numéro avec le Duster S Ce 115, vous avez aujourd'hui sous les yeux le premier et le seul essai français du nouveau S Ce 100. Une fois encore, cela a été rendu possible grâce à la complicité des établissements Borel qui nous ont confié ce Lodgy de base avant sa transformation GPL afin que nous puissions l'essayer en version essence. Une configuration d'autant plus intéressante qu'elle représente le prix d'accès du Lodgy, soit 9 990 euros exactement. Un grand monospace proposé moins cher qu'une Twingo d'entrée de gamme, avec un nouveau moteur, où est le truc ?

Extérieurement, le Lodgy est le seul modèle de la gamme Dacia dont la version de base a droit de série aux boucliers peints et aux enjoliveurs. Pour

le prix, on a encore les poignées de portes et les rétroviseurs en plastique noir mais, tout de même, la présentation est tout à fait décente. À l'intérieur aussi d'ailleurs, grâce à la planche de bord bicolore bien finie et que nous préférons à celle uniformément noire de la finition Stepway. La sellerie est simple mais plutôt harmonieuse. Pour le reste, on constate le souci d'économie avec certains détails parfois presque anachroniques : passe encore pour l'absence de couvercle du rangement supérieur, mais la simple « étagère » faisant office de boîte à gants et dépourvue de porte rappellera sans doute des souvenirs très « eighties » à ceux qui ont connu la Citroën BX série 2 en version base. Le plus simple des Lodgy se distingue aussi par une platine de ventilation simplifiée puisque le

 *Le prix*

Lodgy S Ce 100
À partir de 9990 €

Version essayée

Lodgy S Ce 100

9 990 €

Malus : 250 euros



recyclage d'air est tout simplement absent...

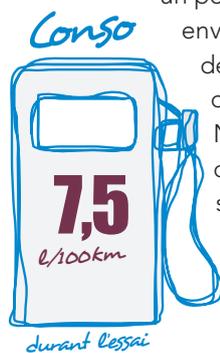
SCe 100, la très bonne surprise

Le reste de l'équipement est à l'avenant : les rétroviseurs sont manuels (mais réglables de l'intérieur), de même que les vitres ou encore la fermeture des portes. Séance de gymnastique assurée afin de verrouiller ou déverrouiller les loquets... Toutefois, la direction assistée est de série, tout comme l'équipement sécuritaire obligatoire avec l'ABS, l'ESC (déconnectable, bravo !) et le TPMS. On retrouve le Stop&Start (déconnectable lui aussi), le mode « Eco » et même un pré-câblage autoradio. Certes sommaire, l'équipement est donc loin d'être indigent et, même si certaines absences vous feront un peu voyager dans le passé, la vie à bord de ce Lodgy est loin d'être désagréable. Mais c'est surtout sous le capot que réside la bonne surprise avec un SCe très réussi.

Ce bloc d'origine Nissan n'avait pas laissé un souvenir impérissable sous le capot du Juke

lors de son apparition. Toutefois, retravaillé et placé dans le Lodgy très léger (1 136 kilos !), il assure de très bonnes prestations. Silencieux au ralenti, il reste plutôt discret jusqu'à mi-régime même si, passé 4 000 tours, il devient plus sonore. C'est surtout son caractère qui surprend de la part d'un bloc atmosphérique d'origine japonaise que l'on aurait volontiers pensé pointu. Bien au contraire, il se distingue par une étonnante souplesse à bas régime et un petit effet « boost » de 2 à 3 000 tours environ. À l'inverse, il s'essouffle au-delà de 5 000 tours et rien ne servira de le pousser trop haut.

Nous aimions déjà la bonne volonté du MPi 85 mais ce SCe 100 le supplante sans peine en termes de performances, au point de se rapprocher de la version TCe 115 côté chronos. Le SCe ne rend qu'une seconde au 0-100 km/h (11,6" contre 10,6") et les vitesses de pointe dépassent les 170 km/h (172 et 179 respectivement). L'écart existe, mais quand on sait qu'à finition égale la différence de prix atteint 1 700 euros, il y a tout de même de quoi hésiter : cela fait cher les 13 chevaux supplémentaires. En revanche, le SCe marque



UN SANS-FAUTE (OU PRESQUE)

Le 1.6 MPI 85 était déjà un moteur réussi et à la fiabilité proverbiale. Le SCe 100 en prend dignement la relève en améliorant presque tous les points de son aîné. Plus souple, plus silencieux, plus performant et plus sobre, son défaut majeur est d'être proposé, en essence, au même prix que son prédécesseur au GPL...

Agrément et performances
Tarif imbattable
Confort et habitabilité



La boîte 6 serait bienvenue
Pas d'options possibles en finition base
Et le GPL ?



➔ **PAS DE TURBO, PAS D'INJECTION DIRECTE, PAS DE NOX-TRAP NI DE FILTRE À PARTICULES : LE SCE 100 CULTIVE LA SIMPLICITÉ CHÈRE À DACIA.**



ESPRIT PIONNIER

Vous vous souvenez de la Logan de base en 2005 ? Elle se démarquait notamment des Ambiance et Lauréate en faisant l'impasse sur le recyclage d'air. Le Lodgy «base» aussi ! Les analogies sont nombreuses, l'esprit de la marque est bien là : à 9 990 euros, ce monospace est sans aucune concurrence sur le marché.

logiquement le pas en reprises où il ne peut lutter contre le turbo du TCe. Face au diesel, l'écart de prix est encore plus spectaculaire : 2 900 et 3 700 euros respectivement avec les dCi 90 et 110 !

Proposition imbattable

Le SCe a les qualités de ses défauts : il n'est certes pas aussi performant que les autres moteurs, mais il est aussi nettement plus simple. Pas de turbo, pas d'injection directe, pas de système complexe de dépollution ni de filtre à particules, on a affaire à un classique MPI qui confie sa distribution à une chaîne et non plus à une courroie comme sur les blocs précédents. Bref, la réputation – justifiée – de fiabilité des moteurs japonais aidant, on ne peut que parier sans grand risque sur une très bonne fiabilité de ce bloc, à l'égal de celle des précédents 1.6 MPI. Le principal reproche que nous ferons à l'ensemble est la boîte, bien étagée et plutôt courte, ce qui profite à l'agrément de conduite, mais qui aurait gagné à bénéficier d'un sixième rapport afin d'abaisser le régime sur autoroute.

Pour le reste, ce Lodgy nous a séduits grâce à son confort, indubitablement

plus moelleux avec les jantes de 15 pouces qu'avec les 16 pouces de la finition Stepway. Notre exemplaire était de surcroît assez efficace au niveau de la filtration des bruits d'air. Malgré son équipement plutôt chic, la version de base nous a franchement épatés : pour un peu moins de 10 000 euros (sans compter le malus de 250 euros), on a un vrai véhicule familial, à la modularité certes limitée (la banquette arrière est monobloc et il est impossible d'opter pour la version sept places), mais très confortable, habitable, au coffre immense et aux prestations dynamiques de qualité, avec un moteur moderne et relativement sobre puisque notre essai s'est soldé par une moyenne de 7,5 l/100 en région montagneuse. À ce prix, l'essentiel est là malgré certaines concessions – rien de rédhibitoire cependant au quotidien, même si Dacia aurait pu faire l'effort d'ouvrir quelques options. Quant à ceux qui auront besoin de sept places ou voudront un peu plus de confort, la version Silver Line nettement mieux équipée (climatisation, autoradio Bluetooth, vitres électriques et centralisation...) est disponible à partir de 11 500 euros, un tarif là encore absolument imbattable. ■

Motorisation

1.6 SCe 100 //
4 cylindres, essence atmo, 16 soupapes //
Injection indirecte //
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) //
7,00/12,74/19,74/27,88/35,34 //

Dimensions

4521 x 1767 x 16682 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2810 mm //

Masses

Poids à vide : 1136 kg //
MMAC : 1765 kg //
MTR : 2965 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 827 l //
Coffre en 2 places : 1861 l //
Réservoir : 50 l //

Performances

Vitesse maxi : 172 km/h //
0 à 100 km/h : 11,6 s //
1000 m DA : 33,5 s //

Consommations constructeur

Mixte : 6,1 l/100 //
Émissions : 139 g/km CO₂ //
250 € de malus //

Verdict

Avec le SCe 100, le Lodgy gagne un moteur à la fois simple, moderne et fiable (trois qualités souvent incompatibles de nos jours) qui étonne par sa bonne volonté. La finition Lodgy est plutôt basique mais propose tout bonnement le véhicule familial le moins cher du marché et un vrai grand monospace pour le prix d'une citadine. Bref, l'esprit Dacia sans filtre et sans édulcorant, même si on regrette que la marque, sans doute tout à sa volonté de vendre de gros moteurs et des finitions huppées, néglige ces modèles d'accès. Attention donc à ne pas tomber dans le « toujours plus », les solutions simples étant parfois les meilleures !