

Gaz de schisme...

Note

Prix : 13990 € (Expression « 96 g »)
 17455 € (Expression optimisée CO₂ « 90 g »)
 Pollution : 
 Agrément : 



La Clio TCe 90 est bourrée de qualités, mais le Français étant avant tout attaché au prix affiché à la pompe, elle souffre encore de la concurrence avec la version Diesel. Heureusement, pour ceux qui veulent rouler plus propre tout en réduisant leur budget carburant, la société Borel a développé une version GPL qui met tout le monde d'accord. !

Renault Clio TCe 90 GPL Borel

Avec la suppression du bonus de 2000 €, les modèles GPL ont disparu des catalogues des constructeurs, signe, s'il en est encore besoin, que les Français font surtout des achats « opportunistes », même lorsqu'ils manifestent la volonté de rouler écolo.

Pourtant, nous ne cessons de le répéter, le GPL a sa place dans le mix énergétique français. Il n'est pas cher (0,88 €/litre en moyenne) et sa combustion pollue moins que celle du gasoil et même que celle de l'essence. Heureusement, malgré la défection des constructeurs français, certains irréductibles résistent toujours et encore à la généralisation du diesel. C'est le cas d'Hervé Borel dont la société éponyme DÉVELOPPE ET HOMOLOGUE EN PREMIÈRE MONTE des installations GPL pour les voitures « stars » du marché français. La liste n'est pas exhaustive, mais l'on trouve par exemple la Dacia Sandero Stepway TCe 90, le Dacia Lodgy 1.6 MPI, la Peugeot 2008 1.2 VTi, le Renault Captur TCe 90, la Peugeot 208 1.0 VTi et, dans le cas qui nous intéresse, la Clio TCe 90.



RIEN NE CHANGE dans l'habitacle de la Clio 4 GPL par rapport à la version essence, si ce n'est la présence d'un commutateur essence/GPL qui fait aussi office de jauge pour le niveau de gaz.

En quoi consiste la transformation ?

Elle consiste en l'adaptation d'un circuit d'alimentation en GPL en plus du circuit traditionnel d'essence. Le véhicule est donc bicarburant. Borel n'a pas recours à un seul fabricant pour le matériel. Il compile l'offre des équipementiers pour offrir un système disposant du meilleur rapport prix/performance. Ici, le kit est composé d'un gros réservoir torique, placé sous le plancher du coffre (volume de 300 l pré-

tion essence en temps d'injection gaz. L'ensemble est intégré avec soin comme le prouve le joli commutateur essence/GPL, intégrant la jauge de gaz, estampillé Borel (photo ci-dessous).

Quelle différence à la conduite ?

Très honnêtement, il faut être doté d'une sensibilité extrême pour savoir si l'auto roule à l'essence ou au gaz. En fait, au GPL, la voiture ne perd que 1,5 ch (88,5 ch vs

90 ch), ce qui est imperceptible. Les qualités du moteur restent donc celles de la Clio TCe. Il est discret, souple et fait preuve d'une belle disponibilité à défaut d'offrir un fort tempérament. Bref, un moteur qui se fait oublier, ce qui est également vrai à la pompe.

Quelle est la consommation ?

Sans le solliciter outre mesure, le petit 3 cylindres 900 cm³ Renault n'est pas trop gourmand. Lors de l'essai de la Clio 4, nous avons relevé entre 5 et 6 l/100 km en usage réel (4,3 l/100 km en consommation mixte normalisée). Le passage au gaz s'accompagne d'une légère surconsommation. Nous n'avons pas pu le

mesurer mais, selon Hervé Borel, l'appétit moyen se situe aux alentours de 7 l/100 km, ce qui est très raisonnable compte tenu du prix du carburant. Notons aussi que le réservoir de GPL généreux autorise 600 km d'autonomie au gaz, auxquels s'ajoutent les 40 l du réservoir d'essence.

FICHE TECHNIQUE

Moteur essence

- 3 cylindres, turbo 898 cm³
- Puissance : 90 ch (66 kW) à 5 250 tr/min
- Couple : 135 Nm à 2 500 tr/min

Transmission

- Boîte à 5 rapports
- Traction avant

Performances

- Vitesse maxi : 182 km/h
- 0 à 100 km/h : 12,2 s

Garantie

- 2 ans Borel



mesurer mais, selon Hervé Borel, l'appétit moyen se situe aux alentours de 7 l/100 km, ce qui est très raisonnable compte tenu du prix du carburant. Notons aussi que le réservoir de GPL généreux autorise 600 km d'autonomie au gaz, auxquels s'ajoutent les 40 l du réservoir d'essence.

Combien ça coûte ?

À 0,88 €/litre en moyenne

nationale, le GPL reste le carburant de grande diffusion (1750 pompes) le moins cher en France. Pour 100 km, le budget est donc de 6,16 €, ce qui est même légèrement moins que celui d'une Clio dCi 90 « 83 g », considérée comme la championne en la matière (5 l/100 km x 1,36 € = 6,8 €/100 km). Difficile de faire mieux, d'autant que la version GPL Borel est moins chère à l'achat (17 455 € vs 18 600 € à équipement équivalent). Borel se procurant les modèles qu'il transforme chez des concessionnaires étrangers, une version moins optimisée (96 g de CO₂/km au GPL), en

2013 BONUS 550 €

CONSOMMATIONS

(l/100 km)

Cycle mixte	4,3 ⁽¹⁾
Cycle urbain	5,3 ⁽¹⁾
Cycle extra-urbain	3,7 ⁽¹⁾

ÉMISSIONS DE CO₂

(g/km)

Cycle mixte	99 ⁽¹⁾ / 90 ⁽²⁾
-------------	---------------------------------------

(1) Valeur essence (2) Valeur GPL

finition moyenne (les définitions n'étant pas exactement les mêmes dans les pays où sont achetées des voitures) peut même descendre à 15 856 €. Il faut ensuite déduire le bonus de ces prix. 550 € pour la version qui rejette 90 g de CO₂/km et 200 € pour celle à 96 g/km. Tout cela sans oublier la carte grise (4 CV) gratuite dans de nombreux départements et la TVA récupérable à 100 % sur le carburant pour les entreprises.

QUE RETENIR ?

Sans rien perdre des qualités de la Clio

- Les +**
 - Look
 - Silence
 - Agrément moteur
 - Comportement
 - Pollution
 - Coût kilométrique

- Les -**
 - Habitabilité moyenne
 - Seuil de chargement coffre

POLLUTION

Ceux qui dénigrent encore le GPL pour ses prétendus rejets polluants, en particulier de monoxyde de carbone ou d'hydrocarbures imbrûlés, vont en être pour leurs frais. Non seulement cette version au gaz abaisse les émissions de CO₂ de 99 g à 90 g/km, mais elle fait également mieux que le modèle d'origine en THC (le point prétendument faible du GPL). Si pour vous ces considérations sont du Chinois, retenez que la version gaz obtient une note écologique de 13,9/20 et la version essence 13,15/20. Quant à la version Diesel « 83 g », elle s'adjuge tout juste la moyenne avec 10,4/20.

ÉMISSIONS POLLUANTES (mg/km)	CO	THC	NMHC	NO _x	P
	Monoxyde de carbone	Hydrocarbures imbrûlés (total)	Hydrocarbures non méthaniques	Oxydes d'azote	Particules
Clio TCe 90 GPL Borel	387	38	nc	23	0
Clio dCi 90 « 83 g »	170	19	nc	151,7	0,15
Euro 5 (essence)/(diesel)	1000/500	100/50	68/nc	60/180	5*/5
Tier 2 Bin 5 (USA)	2600		47	43	6

(*) Uniquement pour les voitures à essence à injection directe fonctionnant en mélange pauvre (combustion stratifiée). Les chiffres en rouge indiquent le dépassement d'une des normes américaine ou/et japonaise.

TCe 90, c'est-à-dire agrément moteur, silence, bon comportement, cette version GPL y ajoute un coût kilométrique inférieur à celui du plus sobre des diesels, un niveau de pollution plus bas et un prix inférieur. Qui a dit que le GPL était mort ? **VE**

RÉFLEXION

Qui dans ce pays s'évertue à torpiller le GPL ? Je me suis posé la question et après mûre réflexion et concertation, j'ai trouvé la réponse. Pour une fois, ce ne sont pas les pétroliers, car ce sont eux qui le produisent et le distribuent ! Les constructeurs ? A priori non. Le tandem Renault-Dacia a même été le leader du genre, bien que l'acceptation dans le réseau ne se soit pas faite sans mal... En fait, **LES VRAIS RESPONSABLES SONT LES AUTOMOBILISTES !** À leur décharge, il est vrai que la communication sur le GPL n'a pas toujours été très claire. Paré de toutes les vertus un jour, décrié le lendemain, accusé d'être dangereux, voire d'être polluant (?), le gaz a fini par susciter la méfiance. Le bonus de 2000 € avait bien anesthésié ces craintes, mais elles sont revenues avec la suppression de la prime. Et puis pourquoi acheter le même produit plus cher qu'hier ? L'automobiliste français, ne sachant toujours pas compter, n'a pas compris que le GPL reste une bonne affaire... même sans bonus !