



Chaînon manquants



Après notre prise en main de la gamme du nouveau Duster (voir *daciattitude* n° 2), nous regrettons la consommation du nouveau TCe 125 (et son coût d'usage par rapport au diesel) et également que la transmission 4x4 soit réservée, en France, au 1.5 dCi 110. Un constat visiblement partagé à en croire vos courriers nous demandant si de nouvelles versions ou motorisations allaient voir le jour dans la gamme Duster. Interrogée à ce sujet, la marque a juste indiqué que de nouvelles motorisations GPL étaient à l'étude sans préciser de date, mais que concernant les versions 4x4, seul le dCi 110 serait au catalogue en France... pour cause de malus ! La version essence 1.6 16v 4x4, qui fut un temps présente dans la gamme française, se verrait en effet écopier de 3600 euros d'écotaxe à cause de ses 185 g/km de rejets de CO₂. Pourtant, il est possible dès aujourd'hui de rouler en Duster TCe 125 GPL ou en 1.6 16v 4x4 GPL en France et sans malus. Explication...



Le nouveau Duster ne manque pas d'atouts pour séduire, la preuve en est son démarrage commercial sur les chapeaux de roue depuis sa présentation fin 2013. Mais grâce à Borel, un spécialiste GPL réputé depuis plus de 30 ans, la gamme peut désormais s'enrichir de deux variantes très séduisantes qui offrent une vraie alternative aux motorisations existantes. En exclusivité, nous vous présentons aujourd'hui les versions TCe 125 GPL et 1.6 16v 4x4 GPL.

La solution Borel

La solution existe, mais pas directement chez Dacia : c'est en effet par l'intermédiaire de Borel qu'il est aujourd'hui possible d'acquérir ces deux versions du Duster. Cette entreprise spécialisée dans la conception et l'installation de systèmes au gaz GPL et GNV (voir encadré) se charge également de la conversion et de la vente de véhicules neufs, dont Dacia. Il n'aura pas fallu longtemps pour que Borel se penche sur le cas du nouveau Duster et propose une gamme GPL complète disponible sur les moteurs 1.6 16v (4x2 et 4x4) et 1.2 TCe. C'est évidemment cette dernière motorisation qui était la

plus attendue et aussi le défi technique le plus relevé : le petit 1.2 TCe 125 combine turbo et injection directe, alors que le 1.6 16v est nettement plus conventionnel dans sa fiche technique. C'est donc avec beaucoup de curiosité et d'impatience que nous nous sommes rendus à l'invitation de Borel pour tester ces deux Duster.

TCe 125 : tel qu'il aurait dû naître

Le premier contact se fait avec un TCe 125 Prestige flambant neuf. Extérieurement, rien ne permet de déceler que ce Duster roule au GPL : la coupelle de remplissage du gaz est parfaitement intégrée derrière la trappe à carburant, >

 Olivier Duhautoy
 Raphaël Hétier



DUSTER
1.2 TCe 125
GPL BOREL



Le prix

**Duster 1.2 TCe 125
GPL Borel**
À partir de 18500 €

Version essayée
Prestige 1.2 TCe 125
GPL Borel
19500€
Ni bonus ni malus

01

01. INÉDIT

Pour la première fois, Borel marie le nouveau Duster TCe et le GPL. Une combinaison gagnante sur le plan de l'agrément et des économies.

02. GRANDE CAPACITÉ

L'un des gros avantages de l'installation GPL Borel est la capacité nettement plus importante du réservoir GPL. Ici, 62 litres utiles.

à côté du réservoir d'essence. La cuve de gaz prend place sous le coffre et affiche un volume de 62 litres utiles, bien plus que la cuve de 32 litres utiles proposée par Dacia sur le Duster 1.6 16v 4x2 GPL. De quoi espérer une autonomie confortable.

À l'intérieur, la seule modification visible est la présence du commutateur essence/GPL qui fait aussi office de jauge. Mais à la différence d'une installation GPL classique, l'injection directe liquide permet de démarrer immédiatement au GPL sans faire d'abord tourner le moteur à l'essence. Il reste évidemment possible, si le réservoir GPL est vide, de commuter (automatiquement ou manuellement) vers le sans plomb. Particulièrement silencieux, le moteur semble dès les premiers tours de roue fonctionner exactement comme la version essence essayée dans notre précédent numéro. Exactement, vraiment ? En fait non, il semble

même tourner encore mieux : alors que nous redoutions une légère baisse de puissance caractéristique des versions GPL, c'est l'inverse qui semble se produire ! « La perte de puissance est négligeable, de l'ordre de moins de 2 %, ce qui est imperceptible à la conduite » confirme Hervé Borel, « mais nous redéveloppons une cartographie complète pour chaque modèle, avec l'installation d'un calculateur spécifique. Et avant d'étudier une adaptation GPL, nos techniciens essayent d'abord le véhicule de base pour tenir compte de toutes ses caractéristiques et développer la meilleure cartographie possible ».

Transformation

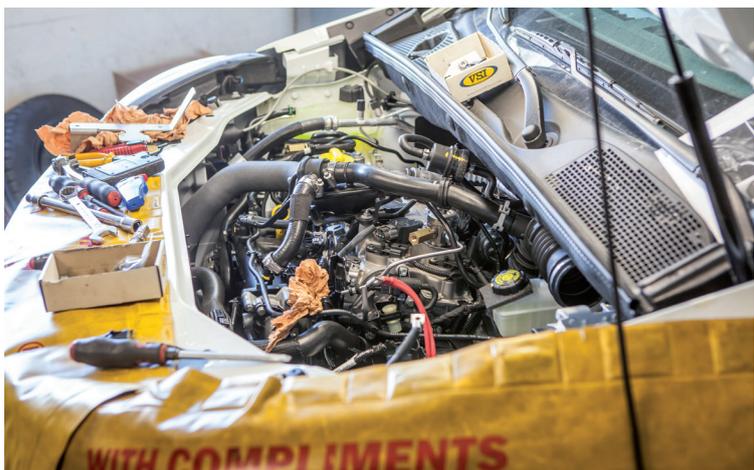
Installation soignée
Gestion moteur parfaite
Sérieuse alternative au diesel



Pourquoi Dacia ne confie pas ses versions GPL à Borel ?



02



TRANSFORMER SA DACIA AU GPL

Vous possédez une Dacia essence et le GPL vous séduit ? Une transformation peut être un investissement judicieux notamment si vous roulez beaucoup mais que vous ne souhaitez pas remplacer votre fidèle Dacia par un modèle diesel. L'installation est effectuée avec le même soin que celle des véhicules neufs et la voiture est évidemment ré-homologuée au GPL avec changement de la carte grise. Compter de 2 000 à 2 800 euros environ selon la motorisation, le type de réservoir et la technologie d'injection GPL (liquide ou gazeuse). Un montant qui peut aussi représenter la différence, lors de l'achat d'une Dacia d'occasion, entre la version essence et la version diesel, souvent plus kilométrée. À méditer et à considérer donc, surtout dans le cas des Duster ou Lodgy, nettement moins cotés en essence...



Un surcoût justifié

Avouons-le, le Duster TCe Borel nous a vraiment bluffés : déjà agréable, la motorisation semble ici encore plus souple et plus vive. L'effet turbo est bien marqué mais reste très progressif, ce qui n'empêche pas une poussée franche et des reprises qui n'ont rien de fainéantes ! Du coup, on ne traîne pas sur la route avec ce Duster et on se surprend vite à s'amuser au volant sur les petites routes de montagne. On surveille donc avec anxiété la consommation qui, en théorie, devrait se montrer supérieure au GPL. « La surconsommation existe, c'est vrai, mais elle est très atténuée, surtout avec l'injection directe. De plus, avec la cartographie remaniée on corrige cette tendance à plus consommer. Au final, on obtient des chiffres réels très proches de la version essence ». Ce qui change en revanche, c'est le coût d'utilisation : avec un plein à moins de 55 euros et une autonomie de 600 à 700 km, le Duster TCe GPL est nettement plus économique à rouler que la version essence qui consomme

certes moins (8 l/100 d'après nos relevés), mais dont le carburant coûte en moyenne 1,55 euro le litre contre 0,85 euro pour le GPL.

Reste la question du prix : à 19 500 euros en Prestige, le TCe 125 GPL Borel est 2 800 euros plus cher que la version essence. Une différence qui tombe à 2 300 euros lorsque l'on tient compte du malus de 500 euros sur le TCe essence, tandis que le TCe GPL Borel y échappe. D'autre part,

LE DUSTER TCe GPL EST NETTEMENT PLUS ÉCONOMIQUE À ROULER QUE LA VERSION ESSENCE

La gamme Duster GPL Borel

	Duster	Ambiance	Lauréate	Prestige
1.6 16v 105 4x2	13 870	15 320	16 600	
1.6 16v 105 4x4		17 320	18 600	
1.2 TCe 125 4x2			18 500	19 500

la carte grise d'un véhicule GPL est gratuite ou à moitié prix selon les régions, un avantage qui peut représenter jusqu'à plus de 300 euros. Par rapport au diesel, la solution TCe GPL sera environ 2 100 euros plus chère et plus difficile à amortir sur le seul critère du coût du carburant. Le GPL conserve cependant un net avantage en termes d'entretien et n'embarque ni vanne EGR, ni filtre à particules... et donc autant de risques de panne en moins. Au-delà de l'aspect froidement comptable, le GPL s'imposera aussi naturellement face au dCi pour tous ceux



DUSTER
1.6 16V 4x4
GPL BOREL



Le prix

**Duster 1.6 16v 4x4
GPL Borel**

À partir de 17320 €

Version essayée

Lauréate 1.6 16v 4x4

GPL Borel

18 600€

Ni bonus ni malus

01

01. ÉVASION ÉCOLO

Grâce à la transformation GPL, le 1.6 16v retrouve une seconde jeunesse dans le nouveau Duster en version 4x4, toujours polyvalente mais ne craignant plus le malus.

02 4x4 OBLIGE...

À cause de son train arrière spécifique et de sa transmission, le Duster 4x4 ne peut accueillir de réservoir sous la caisse : il trouve donc refuge dans le coffre.

qui ont la fibre écolo et qui ne souhaitent pas rouler au diesel – ou même à l'essence.

1.6 16v 4x4, l'alternative

Une philosophie encore plus valable pour la version 1.6 16v 4x4 que nous avons ensuite prise en main. Comme nous le rappelions en introduction, la transmission 4x4 n'est disponible en France chez Dacia qu'avec le 1.5 dCi 110 (la version 90 chevaux a malheureusement été sortie du catalogue) et ne laisse pas le choix aux amateurs de tout-terrain quant à la motorisation. Alors que chez nos voisins suisses par exemple (voir article page 18), le Duster qui représente plus de 80 % des ventes est la version 1.6 16v 4x4 ! Un engouement d'autant plus compréhensible que si le 1.6 16v 105 n'est certes pas le dernier cri en matière de motorisation, il fait en revanche l'unanimité sur sa fiabilité et sa simplicité, deux caractéristiques primordiales pour qui cherche à utiliser un 4x4 en conditions sévères. Tout comme le TCe, le 1.6 16v 4x4 cache bien son jeu et il faut découvrir le commutateur/jauge pour savoir que l'on est à bord d'une version GPL. Mais là encore, les techniciens Borel ont appliqué leur recette magique et ont tout simplement transfiguré

le moteur ! Sous le capot d'un Duster, a fortiori 4x4, ce petit 4 cylindres atmosphérique ne prétend pas faire des étincelles en raison d'un couple un peu faiblard et haut perché (148 Nm à 3750 tours). Pourtant, sa souplesse épatante, son silence de fonctionnement et l'absence de vibrations font de ce petit 4x4 un compagnon fort agréable. La gestion moteur remarquable y est pour beaucoup et il faut reconnaître sur ce point que la conversion GPL du 1.6 16V Borel nous a encore plus convaincus que lors de notre essai de la version GPL 4x2



➤ BOREL : LE GPL POUR TOUS !



LABEL QUALITÉ

Bien plus qu'un installateur, Borel est depuis plus de 30 ans un spécialiste de la conversion au gaz. Une expérience qu'il met désormais à profit sur la gamme Dacia.

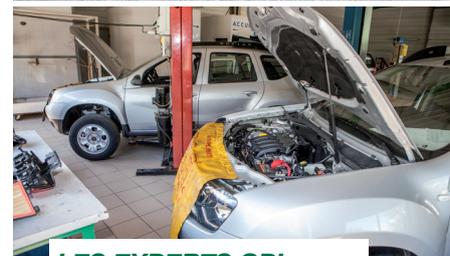
Depuis 1981, Borel conçoit et installe des systèmes au gaz GPL et GNV. Son dirigeant et fondateur, Hervé Borel, défend avec passion et conviction une technologie qu'il maîtrise parfaitement depuis plus de 30 ans. « C'est vrai, le GPL souffre encore parfois d'une mauvaise réputation, totalement injustifiée, car les véhicules GPL sont aujourd'hui plus sûrs que ceux à l'essence ! Les pouvoirs publics n'ont pas toujours pris la mesure des avantages du gaz, par rapport à la sur-diésélisation du parc automobile et des problèmes qui y sont liés ». Infatigablement, Hervé Borel explique et se bat pour faire mieux connaître les avantages du GPL : avantages économiques bien sûr, avec le carburant le moins cher du marché (entre 0,80 et 0,90 euro), et avantages écologiques (pas de souffre, pas de particules, moins de NOx, rejets de CO₂ comparables au diesel...).

DACIA OU LA DÉMOCRATISATION DU GPL

Une expertise qui a valu à Borel de travailler avec plusieurs constructeurs qui lui ont confié les versions GPL de leurs véhicules, comme ce fut le cas de Saab jusqu'à la fin de la marque il y a quelques années. Mais la pauvreté de

l'offre GPL, surtout après la fin de l'incitation gouvernementale au début des années 2010, a poussé la société à développer ses activités de vente de véhicules neufs. Borel est ainsi aujourd'hui le seul – en plus bien sûr des constructeurs ayant déjà des motorisations GPL au catalogue – à pouvoir vendre des voitures neuves directement en carte grise GPL, grâce à l'homologation UTAC. Un investissement lourd pour chaque nouveau développement, mais rassurant pour la clientèle et qui prouve le sérieux de la réalisation. Aujourd'hui, Dacia est la marque la plus vendue par Borel et ce n'est pas par hasard : « Une analyse de marché nous a très vite convaincus de proposer dès 2008 des versions GPL des Dacia, avant que la marque elle-même ne les commercialise. Les Dacia sont fiables, simples, économiques et se prêtent particulièrement bien à la conversion GPL. Quant au Duster, nous avons vite fait le parallèle avec le mythique Lada Niva dont nous avons, en 1984, développé la première version GPL homologuée ! ». Aujourd'hui, le catalogue Borel propose toute la gamme Dacia essence, y compris les récents TCe 3 et 4 cylindres. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion d'essayer une Sandero TCe GPL, un essai très convaincant sur lequel nous reviendrons bientôt dans Daciattitude...

➤ LES DACIA SE PRÊTENT PARTICULIÈREMENT BIEN À UNE CONVERSION GPL



LES EXPERTS GPL

Compétence, expérience et passion : les équipes de chez Borel ont le goût du travail soigné et ne laissent aucun détail au hasard.



La Sandero Stepway est également un grand succès chez Borel : à 14 400 euros, la version TCe GPL est à peine plus chère que le diesel. Son réservoir de 58 litres utiles prend la place de la roue de secours.

de chez Dacia (voir daciattitude n° 1). Le tarif nécessairement plus élevé de la version Borel a bien une raison, et elle consiste notamment en un choix rigoureux des composants du système GPL, du réservoir au détendeur en passant bien sûr par le calculateur. L'artisanat contre la grande série en quelque sorte, et même si la version Dacia reste une excellente affaire en raison d'un prix imbattable permettant de découvrir les joies du GPL, force est de constater que le travail des équipes Borel est plus abouti et justifie à notre avis l'effort tarifaire pour la version 4x2 (à partir de 13870 euros chez

Borel, 11 900 euros + 500 euros de malus chez Dacia, soit 1 470 euros de différence) ; d'autant que, rappelons-le, la version Borel a l'immense avantage de proposer un réservoir de 76 litres en 4x2 (30 chez Dacia) et 66 litres en 4x4. La question ne se pose pas pour le 4x4, indisponible chez Dacia France et que Borel est donc seul à proposer chez nous. Par rapport au diesel, il faudra compter avec des reprises logiquement en retrait, mais les performances en accélérations restent proches (quatre dixièmes seulement sur le 1000 m départ arrêté par exemple). Le Duster 1.6 16v 4x4 peut également compter sur

à noter

La garantie

Une Dacia GPL Borel bénéficie-t-elle de la même garantie 3 ans/100 000 km que les modèles achetés dans le réseau ? Le carnet de garantie Dacia est clair à ce sujet : « Les adaptations complémentaires effectuées par des carrossiers ou des établissements spécialisés (atelier d'installation des systèmes GNV, GPL...) bénéficient ou non d'accords techniques de Dacia, sont exclues de la Garantie contractuelle véhicule neuf. Les Garanties contractuelles véhicule neuf couvrent l'ensemble des éléments du véhicule tel qu'il est livré au carrossier ou à l'établissement spécialisé avant adaptation, à l'exception de l'adaptation elle-même et de ses conséquences sur le véhicule de base ». Traduction : la garantie Dacia continue de s'appliquer à tout ce qui n'est pas concerné par la transformation.

Concernant la transformation proprement dite : « La garantie contractuelle du carrossier ou de l'établissement spécialisé doit couvrir les incidents liés à l'adaptation ainsi que les dommages éventuels que cet équipement peut causer au véhicule. Cette garantie intègre la compatibilité de l'adaptation apportée au véhicule de base ». Ce qui signifie donc que la garantie Borel (également de 3 ans/100 000 km, pièces et main-d'œuvre) couvrira les éventuels soucis de la transformation. Mais à ce jour, il n'y a eu aucun problème signalé par les nombreux clients de Dacia Borel depuis 2008...





PRATIQUE

Acheter une Dacia Borel, comment ça marche ?

Si vous décidez d'acquérir une Dacia GPL Borel, c'est directement auprès de la société qu'il faudra commander votre nouveau véhicule. Tout se passe comme chez votre concessionnaire : choix de la finition, de la couleur et des options, signature d'un bon de commande et versement d'un acompte. Il est possible pour cela de s'adresser directement à la société, physiquement ou sur son site Internet, ou via son réseau de 80 agents dans toute la France.

Votre Dacia sera évidemment totalement neuve et Borel se chargera de sa réception, de sa transformation et de son passage aux Mines, aussi appelée réception à titre isolé. Vous aurez donc une « vraie » Dacia, passée entre les mains d'un transformateur et munie directement d'une carte grise GPL (sans passer par la carte grise essence) grâce à l'homologation UTAC. Vous pourrez enfin prendre réception de votre véhicule soit au siège à Gières (38), soit en centre de livraison (moyennant un supplément).

À noter qu'en plus de toutes les options catalogue Dacia, les modèles Borel peuvent recevoir en option un attelage spécifique compatible avec l'installation GPL.

Plus de renseignements :

www.borel.fr
ou au 04.56.380.380
contact@borel.fr

BOREL EST LE SEUL EN FRANCE À PROPOSER DES DUSTER 4X4 GPL NEUFS

la boîte 6 avec un étagement bien pensé, même si le 6^e rapport tire assez court sur autoroute, avec un niveau sonore un peu élevé.

Nous n'avions pas eu l'occasion de réessayer un Duster 1.6 16v 4x4 depuis la présentation du modèle en 2010, et à vrai dire nous avons été agréablement surpris : évidemment, le couple fera parfois défaut notamment en tout-terrain, mais l'ensemble est tout de même très cohérent et agréable à mener. Peut-être plus encore que pour la version TCe, le GPL est ici une sérieuse alternative au diesel : à 17 320 euros en Lauréate (18 600 euros en Ambiance), le tarif est très proche du dCi 110 4x4 (respectivement 17 200 et

18 300 euros). Sans oublier le malus de 150 euros pour le dCi, alors que – c'est là le tour de force – la version GPL Borel est comme pour le TCe 125 totalement exemptée d'écotaxe ! Côté consommation, le budget carburant sera à peu près équivalent, la consommation plus élevée du moteur 1.6 étant contrebalancée par le coût inférieur du GPL. ■

