

daciattitude

Osez Dacia !

Prix, consommation, taxes, pollution

QUEL CARBURANT CHOISIR ?

- S.Ce 75, l'essence nouvelle génération
- Faut-il encore acheter un diesel ?
- Le GPL fait son retour chez Dacia
- GPL, GNv, E85 : les carburants alternatifs



MCV Stepway Explorer : premier essai exclusif !



FRANCE - 10,900 EUR - BELGIQUE - 9,900 EUR - DOMS - 15,500 EUR - ESP - 5,400 EUR

daciattitude 11 - juillet/août/septembre 2017

L 15033 - 11 - F. 4,90 € - RD



DUSTER II
DESIGN, TECHNOLOGIE,
DATE DE SORTIE
À QUOI S'ATTENDRE ?



- . Actualités
- . Formations tout-terrain
- . Rasso Dacia Club France
- . Visites concessions
- . Le prix du neuf

NOUVEAUTÉS
LA SANDERO ET LE DUSTER
SE LÂCHENT !



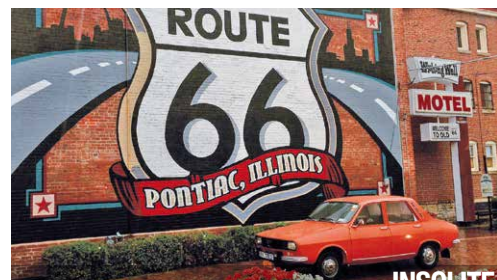
DACIA ET VOUS
TCE 4X4
MOTRICITÉ RENFORCÉE



PRATIQUE
LES CONTRATS DE SERVICE



AVENTURE
RAID DUSTER CATALOGNE



INSOLITE
UNE DACIA AUX USA

Le mieux n'est pas toujours l'ennemi du bien !



Si Dacia a décidé de faire enfin son retour sur le marché du GPL (voir page 24), seul le TCe 90 est pour le moment proposé sur les Sandero, Logan et Logan MCV. À première vue, on pourrait se dire que le choix du constructeur n'est pas forcément illogique : déjà très peu gourmand en essence, le nouveau SCe 75 gagnerait-il vraiment à passer au gaz ? C'est pourtant le pari fait par Borel qui, sitôt le petit trois cylindres proposé sur la gamme, en décline une version GPL. Nous avons pu essayer cette nouveauté et nous en sommes revenus encore plus enthousiastes que pour la version essence. Explications.

Une installation qui sait se faire oublier

Ce SCe 75, vous commencez désormais à bien le connaître. Essayé dans notre précédent numéro sur une Sandero, puis dans les pages précédentes sur un MCV où il offre des

prestations remarquables, il est pour nous tout simplement le moteur le plus fidèle à l'esprit Dacia. Moderne mais fiable, économique et construit pour durer, il prend la relève des 1.4 MPi puis 1.2 16v qui l'ont précédés au poste de moteurs d'entrée de gamme. Vous l'aurez compris, ce petit atmo de seulement un litre de cylindrée nous a conquis par ses prestations et sa sobriété, sans parler de son avantage tarifaire incontestable. Avec une consommation réelle inférieure à 6 l/100 en mixte, difficile de faire beaucoup mieux pour le prix !

Mais impossible n'est pas Borel et le spécialiste grenoblois des carburants verts nous a concocté une version GPL de ce trois cylindres en y appliquant la recette qui a fait sa renommée. Nous étions donc impatients de découvrir ce mariage et de confronter le SCe 75 au gaz avec la version essence. Comme à l'accoutumée, rien ne distingue extérieurement les versions GPL Borel : il faut ouvrir la trappe à essence pour découvrir l'orifice de remplissage du



Sitôt disponible sur le marché, le SCe 75 a déjà droit à sa déclinaison GPL chez Borel. Déjà très sobre, ce petit moteur profite de son passage au gaz pour offrir encore plus d'économies et une autonomie en hausse. Un vrai tueur de diesel !

Olivier Duhautoy

réservoir torique qui prend la place de la roue de secours sous le plancher du coffre. Même discrétion à l'intérieur où seul le petit commutateur faisant également office de jauge nous rappelle que nous sommes à bord d'une Sandero bicarburant. Sous le capot, l'installation est extrêmement soignée et Borel a adopté comme pour ses autres modèles des composants réputés pour leur fiabilité et leur qualité.

Performances inchangées, budget carburant en baisse

Contact, démarrage : le moteur encore froid se lance à l'essence. Il ne lui faut que quelques minutes pour que le liquide de refroidissement atteigne les 40°C



et que l'installation bascule alors automatiquement au GPL. Encore faut-il avoir l'œil sur la jauge ou l'oreille fine pour s'en apercevoir : comme d'habitude chez Borel, le passage d'un carburant à l'autre est totalement transparent et sans à-coups. Seuls les conducteurs habitués au gaz entendront le bruit caractéristique de la vanne du réservoir signalant que l'on roule désormais au gaz. Et sinon ? Eh bien justement, rien. Aucune différence à la conduite, aucune perte de performance : le GPL se fait totalement oublier. Enfin, si, on constate tout de même une différence : tout comme sur le TCe 90, le SCe 75 gagne encore un peu plus en souplesse à bas régime ! On retrouve bien évidemment les points forts que nous avons largement détaillés

Le prix

**Sandero SCe 75
GPL Borel**
10 180 €

Version essayée
Sandero Lauréate
SCe 75 GPL Borel

11 180 €

Ni bonus ni malus



Y'A DE L'AMBIANCE !

Second niveau de finition, l'Ambiance fait l'impasse sur la climatisation (disponible contre 900 € en option), mais offre déjà les vitres avant électriques, la fermeture centralisée et l'autoradio CD Bluetooth avec commande au volant. Surtout, elle échappe aux roues de 16 pouces de la version Lauréate qui dégradent le confort.

➤ dans l'essai du MCV SCe 75, dont le caractère volontaire du moteur grâce notamment à la levée variable des soupapes qui privilégie le couple à bas régime puis la puissance plus haut dans les tours.

Là où tout change, c'est au moment de passer à la pompe. Notre Sandero Lauréate SCe 75 « essence » rouge de feu qui nous aura accompagnés sur plus de 3500 kilomètres se désaltère en moyenne de 5,7 l/100 km de sans-plomb, un chiffre déjà remarquable. Il faut dire qu'avec 970 kilos sur la balance et un étagement parfait de sa boîte de vitesses, la mécanique donne le meilleur et offre une sobriété appréciable. Mais à 1,40 euro le litre de SP95, cela revient tout de même à environ 8 euros tous les cents kilomètres.

Une autonomie XXL !

Avec le GPL, on redécouvre tout d'abord le plaisir de voir, à la pompe, les litres

défiler plus vite que les euros. À 0,70 euro en moyenne, et avec une consommation mesurée à 6,3 l/100, vos trajets ne vous coûteront plus que 4,40 euros pour 100 kilomètres ! Autre avantage pour les gros rouleurs et les inquiets de la panne sèche : le réservoir GPL de 58 litres (46 litres utiles) permet une autonomie de 700 kilomètres environ, auquel vous pouvez ajouter les 800 kilomètres minimum du réservoir d'essence. Ainsi, avec 1 500 kilomètres d'autonomie totale, le SCe surclasse nettement le dCi 75 qui doit s'incliner, malgré sa sobriété.

Il n'y a d'ailleurs pas qu'en autonomie : le dCi 75 impose un surcoût de 2 200 euros par rapport à l'essence. Il consomme certes 4,5 l/100 environ mais, à 1,20 euro le litre de gasoil, il faudra plus de 80 000 kilomètres pour le rentabiliser... à condition que le prix du gasoil ne grimpe pas et que la fiscalité ne vienne pas alourdir encore la facture des voitures diesel...

Le GPL demande un effort légèrement inférieur (2 000 euros sur notre modèle Ambiance), et il ne lui faudra que 54 000 kilomètres pour être rentabilisé face à l'essence. Le SCe GPL, arme absolue des gros rouleurs ? Paradoxalement, oui : ce

Installation GPL de qualité
Coût d'usage imbattable
Autonomie énorme



Moteur sonore à partir de 120 km/h
À-coups de climatisation





LE GPL QUI SAIT SE FAIRE OUBLIER

Très discrète, l'installation GPL Borel ne requiert pas de manipulation particulière. Il n'y a qu'au moment de refaire le plein qu'elle se rappelle à votre bon souvenir : à 0,70 euros le litre en moyenne, remplir le réservoir serait presque un plaisir !

FACE À L'ESSENCE ET AU DIESEL

SANDERO AMBIANCE

	SCe 75	SCe 75 GPL Borel	dCi 75
Tarif	9 150 €	11 180 €	11 350 €
Vitesse maxi (km/h)	158	158	164
0-100 km/h (s)	14,2	14,2	14,6
400 m.DA (s)	19,5	19,5	19,6
1000 m.DA (s)	36	36	36
Conso mesurée (l/100)	5,7	6,3	4,5
Coût aux 100 km (€)	8	4,4	5,4



DEJÀ ÉCONOME EN VERSION ESSENCE, LE SCE 75 REVIENT À MOINS DE 4,50 € POUR 100 KILOMÈTRES AU GPL. QUI DIT MIEUX ?

petit moteur décidément surdoué, associé à la bicarburation, offre une économie d'usage imbattable. Avouez qu'entre cela et l'autonomie, cela ferait réfléchir même le plus convaincu des « mazouteux » !

La plus convaincante des Sandero ?

Pour le reste, la Sandero reste la Sandero, à savoir une citadine particulièrement habitable et au coffre généreux : le volume de 320 litres est le même pour la version essence et la version GPL. Le confort est globalement bon, mais les jantes de 15 pouces de la version Ambiance au GPL sont préférables à celles de 16 pouces de la Lauréate essence. Non seulement le filtrage des irrégularités est meilleur, mais de plus le budget pneus sera moins élevé avec la monte « historique » des Dacia, le 185/65 R15. La maniabilité est remarquable et la Sandero excelle en ville où sa direction douce et assez légère fait merveille, de même que sa très bonne visibilité périphérique. Elle est aussi à l'aise sur route et, mis à part un bruit mécanique

prononcé au-delà de 120 km/h, elle ne rechigne pas à prendre l'autoroute pour les grands trajets.

Au terme de cet essai que nous n'avons pas voulu organiser comme un comparatif, se pose donc la question du choix entre essence et GPL. Si vous roulez vraiment peu et que vos trajets se cantonnent à des déplacements urbains ou péri-urbains, l'essence devrait convenir à vos besoins, même si le GPL dispose d'un certain nombre d'avantages fiscaux et écologiques (voir notre dossier page 24). En revanche, si vous avez la fibre écolo et – plus prosaïquement – si vous roulez un peu plus, que l'autonomie est un critère important et que vous surveillez de près votre prix de revient kilométrique, alors le GPL est fait pour vous. Il s'avérera plus intéressant que le diesel au budget carburant plus conséquent et à l'entretien plus onéreux. Et vous aurez par la même occasion la satisfaction d'avoir accompli un petit geste pour la planète : sans rejets de particules ni de NOx, le GPL est de loin le carburant le plus propre du marché ! ■

Motorisation

1.0 SCe 75 //
3 cylindres, atmosphérique, 12 soupapes //
Injection indirecte //
998 cm³ //
73 ch (54 kW) à 6300 tr/min //
97 Nm à 3500 tr/min //

Boîte de vitesses

Manuelle, 5 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5) //
6,37/11,60/17,05/23,07/29,87 //

Dimensions

4069 x 1733 x 1519 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2589 mm //

Masses

Poids à vide : 969 kg //
MMAC : 1490 kg //
MTR : 2280 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 320 l //
Coffre en 2 places : 1200 l //
Réservoir : 50 l //

Performances

Vitesse maxi : 158 km/h //
0 à 100 km/h : 14,2 s //
400 m DA : 19,5 //
1000 m DA : 36 s //