

NOUVEAU
116 PAGES

daciattitude
Magazine

n°14

daciattitude

MAGAZINE

Sandero Urban Stepway
UNE STEPWAY
POUR 10 500 € !



FRANCE : 5,90 € - DOM/MS : 6,50 € - BEL. : 6,50 €



Blue dCi 95 et 115
DIESEL NOUVELLE GÉNÉRATION



5, 6 ou 7 places
ESSAI LODGY 2018

daciattitude 14 - juillet-août-septembre 2018



L 15033 - 14 - F. : 5,90 € - RD

RÉTROSPECTIVE
GRAND PIQUE-NIQUE
10^E ÉDITION
LE RDV DES FANS !



- . Actualités
- . Duster Fiskal
- . Road-trip Balkans
- . La vie des clubs
- . Prix du neuf

DACIA ET VOUS
DUSTER PRESTIGE
PLUS NEUF QUE NEUF !



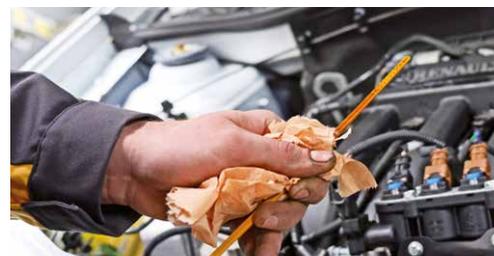
ESSAIS
DUSTER
ET LOGAN GPL
MIEUX QUE LE DIESEL ?



COMPÉTITION
LOGAN RALLYE F2000



RAIDS 4X4
CORSE ET CATALOGNE



PRATIQUE
CHECK-UP VACANCES

La quadrature du cercle



Étonnante stratégie que celle de Dacia concernant le GPL : après avoir annoncé l'an dernier le retour de ce carburant sur tous ses modèles, voilà que le nouveau Duster, qui fait un carton commercial, se voit privé de cette déclinaison après seulement quelques semaines de présence au catalogue. Heureusement, Borel, le spécialiste du GPL, propose depuis le lancement du nouveau Duster une offre complète au GPL, sur les SCe 115 et TCe 125, en 4x2 comme en 4x4 ! Le TCe 125 étant désormais arrêté par Dacia en attendant le futur 1.3 TCe (voir dossier page 20), nous avons pris le volant de ce SCe 115 qui carbure au gaz !

Une vieille connaissance

Vous le savez, chez Daciattitude, nous aimons beaucoup ce moteur SCe, au point d'avoir préparé un Duster SCe 115 4x4 Borel de première

génération pour le raid, avec lequel nous avons parcouru plus de 35 000 kilomètres depuis juillet dernier et son inauguration officielle sur la Grande Traversée des Alpes ! N'allez pas croire pour autant que nous manquons d'objectivité : au contraire, nous constatons chaque jour les qualités, mais aussi les défauts, de ce moteur arrivé en 2016 sous le capot du Duster et repris sans modification pour la deuxième génération. Il s'agit du moteur H4M appartenant à la famille H/HR de l'Alliance : s'il officie depuis une dizaine d'années chez Nissan, son arrivée sur les modèles Renault et Dacia est bien plus récente.

Ce 1.6 litre fait confiance à des technologies éprouvées en se passant de turbo et d'injection directe : ce n'est pas un hasard s'il a remplacé le bon vieux K4M (le 1.6 16v 105) qui a longtemps équipé les Dacia. Il développe ici 115 chevaux au régime élevé de 5500 tours, tandis que le couple



DUSTER SCe 115 4x2 GPL BOREL

Alors que Dacia a curieusement enlevé le Duster GPL de son catalogue, Borel propose sa propre version du moteur SCe 115 fonctionnant au gaz. Nous avons pu essayer l'un des premiers exemplaires en 4x2 et sommes ressortis emballés de cet essai !

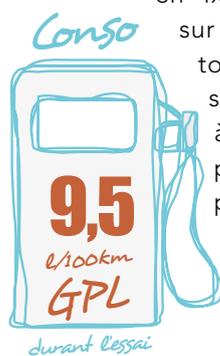
culmine à seulement 156 Nm, obtenus à 4000 tours ! Ce couple faiblard, on y reviendra, constitue sans doute le principal défaut du SCe : un gouffre de plus de 100 Nm le sépare du dCi 110 (260 Nm à 1750 tours), et même le 1.2 TCe, déjà assez peu généreux, offre pourtant 205 Nm.

Doué en ville et sur route

On aurait tort cependant de s'arrêter à une fiche technique, car le SCe dispose d'autres atouts, à commencer par sa discrétion au démarrage. Déjà peu sonore sous le capot du Duster 1, il profite ici des gros efforts d'insonorisation de la nouvelle génération et s'avère quasi inaudible au ralenti. C'est un peu moins vrai ensuite : il commence à faire entendre sa voix à partir de 3000 tours et

devient franchement bruyant passé les 4500 rotations par minute. Toutefois, on est agréablement surpris par sa nervosité au démarrage, une impression confirmée par les chronos annoncés puisqu'il abat le 0-100 km/h en 11,9 secondes.

Cette vivacité s'explique par une masse très contenue : le Duster SCe 115, en 4x2, avoue à peine 1200 kilos sur la balance. Débarrassé de toute surcharge pondérale, il s'avère réellement agréable à mener en ville, pourtant a priori pas le terrain de jeu préféré d'un SUV, ainsi que sur petites routes. Contre toute attente, sa consommation est très raisonnable sur le réseau secondaire puisque nous avons dans ces conditions relevé moins de 7 l/100, un chiffre qui risque de baisser encore un peu quand interviendra au 1^{er} juillet la



Olivier Duhautoy

Le prix

**Duster SCe 115 4x2
GPL Borel**
À partir de 15 000 €

Version essayée

Duster SCe 115 4x2
GPL Borel Confort

18 100€



➤ baisse à 80 km/h de la vitesse maxi sur les départementales. Par rapport à la version essence essayée dans le précédent numéro, la version GPL Borel offre une cartographie moteur sur mesure qui profite d'un surcroît de souplesse et de rondeur à bas régime. L'installation est toujours totalement transparente dans son fonctionnement et, une fois encore, nous avons pu constater que le passage d'un carburant à l'autre ne génère aucun à-coup ni aucune baisse de performances.

Le GPL terrasse le gasoil et le SP95

Sur voies rapides et autoroute, le SCe 115 profite toujours de ses bonnes performances en accélérations, mais le couple trop juste rend parfois problématiques les relances. De même, il est quelquefois difficile de maintenir sa vitesse lors des grandes montées. Il ne faut alors pas hésiter à rétrograder en quatrième, quitte à approcher de la zone rouge : le moteur retrouve alors de l'allant et du rythme, au détriment du bruit et de la consommation. Notez toutefois que la boîte, à cinq rapports seulement, est bien

étagée et que le maniement du levier de vitesses est agréable. Puisque l'on parle consommation, le GPL entraîne comme toujours une légère hausse de l'ordre de 5 à 10 % par rapport à l'essence. Nous avons ainsi relevé 8,5 l/100 de moyenne sur notre essai contre 7,9 pour la version qui carbure uniquement au sans-plomb.

Une surconsommation quasi négligeable au vu des tarifs à la pompe avec le SP95 qui dépasse en ce moment allègrement les 1,55 euro le litre, contre environ la moitié pour le GPL. À ce niveau, c'est un véritable gouffre en termes de budget carburant ! Même le diesel qui approche désormais la barre psychologique de 1,50 euro est difficile à justifier. À finition égale, le SCe 115 GPL coûte en effet seulement 400 euros de plus que le dCi 110 : il s'amortira donc rapidement, surtout pour les gros rouleurs.

Un bon rapport qualité-prix

La finition Confort de chez Borel diffère légèrement de la finition Confort proposée par Dacia France puisqu'elle est livrée de série avec les jantes tôle en 16 pouces. Pour le reste, nous avons pu pour la première fois tester ce niveau de finition sans le pack Look extérieur optionnel et surtout sans MediaNav. Nous avons donc « découvert » l'écran de l'ordinateur de bord version simple et non pas l'écran TFT. Les informations sont tout aussi complètes, et la lisibilité comme l'ergonomie se sont grandement

LE BON CHOIX EN 4X2 ?

Le TCe 125 sortant du catalogue Dacia, les allergiques au diesel n'ont plus que le SCe 115 comme alternative. C'est pourtant loin d'être un choix par défaut : assez agréable et très fiable, il devient économique en GPL. Sans rien perdre des qualités du nouveau Duster.

Motorisation agréable
Économie d'usage
Simplicité et fiabilité



Couple modeste
Relances parfois laborieuses
Un peu sonore à haut régime





UN CONFORT QUI VA À L'ESSENTIEL

Sans l'option Media Nav, le Duster Confort reçoit le Plug & Music et un écran classique pour l'ordinateur de bord. Plus pratique que celui du Duster 1, il affiche en permanence la température extérieure.

améliorées depuis le Duster 1 puisque la température extérieure, l'heure et la jauge à carburant sont visibles en permanence. La présentation est un peu plus rustique, mais l'écran n'est pas affecté par le bug qui semble toucher la version TFT en cas de forte chaleur. L'équipement est complet avec le régulateur-limiteur de vitesse, le poste radio MP3 et téléphonie Bluetooth, la climatisation manuelle, les rétroviseurs et les quatre vitres électriques ainsi que le pack Confort de série qui comprend l'accoudoir conducteur, le réglage lombaire et le tiroir de rangement sous le siège passager. Pour ceux qui en veulent plus, sachez que, à la différence de la gamme Dacia France, Borel propose également ce SCe 115 GPL en finition Prestige. Les prix du SCe Borel démarrent à 15 000 euros pour la version de base, 17 100 euros pour l'Essentiel, tandis que notre version Confort est affichée à 18 100 euros.

Toutes les qualités du Duster 2

Le confort de ce nouveau Duster est toujours aussi appréciable : nous avons déjà parlé de l'insonorisation, mais on peut aussi évoquer les sièges bien plus confortables qu'avant, grâce à la mousse plus dense, à l'assise plus longue et surtout à l'amplitude des réglages disponibles. Avec en plus la

colonne de direction enfin réglable en hauteur et profondeur, tous les gabarits trouveront rapidement leur position de conduite idéale, ce qui n'était pas toujours le cas avec la première génération. Pour clore le chapitre de l'intérieur, notez que l'installation GPL se fait parfaitement oublier (seul le commutateur/jauge présent sur la console témoigne de la bicarburant) et que le réservoir n'empiète pas sur le volume du coffre puisqu'il prend la place de la roue de secours. Invisible, on vous dit !

Dans l'ensemble, ce Duster Confort SCe 115 4x2 nous a vraiment convaincus, car il réussit en quelque sorte la quadrature du cercle en conciliant la simplicité propre à Dacia, les avantages du nouveau Duster et surtout une alternative intéressante au dilemme actuel de nombre d'automobilistes qui hésitent entre essence et diesel. Le SCe Borel permet à la fois de parcourir de petites distances quotidiennes et de partir pour de grands trajets autoroutiers. Le budget carburant est désormais nettement inférieur au diesel, et l'autonomie totale est au moins aussi élevée grâce aux 65 litres de GPL et 50 litres d'essence que l'on peut embarquer. Sans parler des avantages écologiques et fiscaux de ce carburant qui ne souffre d'aucune restriction de circulation ! ■

Motorisation

1.6 SCe 115 //
4 cylindres, atmosphérique, 16 soupapes //
Injection indirecte MPI //
1598 cm³ //
115 ch (92 kW) à 5500 tr/min //
156 Nm à 4000 tr/min //

Boîte de vitesses

Manuelle, 5 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5) //
7,72/14,05/21,77/29,61/38,05 //

Dimensions

4341x 1804 x 1693 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2674 mm //

Masses

Masse à vide mini/maxi : 1179 / 1262 kg //
MMAC : 1712 kg //
MTR : 2812 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 445 l //
Coffre en 2 places : 1478 l //
Réservoir : 50 l (essence) / 66 l (GPL) //

Performances

Vitesse maxi : 172 km/h //
0 à 100 km/h : 11,9 s //
400 m DA : 18,3 s //
1000 m DA : 33,9 s //

Consommations constructeur

Mixte : 6,6 l/100 km //
Émissions : 149 g/km CO₂ //