

NOUVEAU  
116 PAGES

daciattitude  
Magazine

n°14

# daciattitude

## MAGAZINE

**Sandero Urban Stepway**  
**UNE STEPWAY**  
**POUR 10 500 € !**



**Blue dCi 95 et 115**  
**DIESEL NOUVELLE GÉNÉRATION**

**5, 6 ou 7 places**  
**ESSAI LODGY 2018**

FRANCE : 5,90 € - DOMS : 6,50 € - BEL. : 6,50 €

daciattitude 14 - juillet-août-septembre 2018



**RÉTROSPECTIVE**  
**GRAND PIQUE-NIQUE**  
**10<sup>E</sup> 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 !**



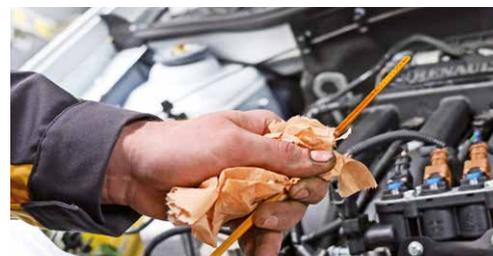
**ESSAIS**  
**DUSTER**  
**ET LOGAN GPL**  
**MIEUX QUE LE DIESEL ?**



**COMPÉTITION**  
**LOGAN RALLYE F2000**



**RAIDS 4X4**  
**CORSE ET CATALOGNE**



**PRATIQUE**  
**CHECK-UP VACANCES**



## Le GPL version XXL



Nous n'avions pas encore eu l'occasion d'essayer la version de base de la Logan 2 restylée, et c'est une fois encore grâce à Borel que nous avons pu prendre le volant de cet exemplaire dans une configuration probablement unique en France ! Les Logan base ne courent en effet déjà pas les rues, mais cette version, provenant de Pologne, a comme particularité de se passer des boucliers peints, désormais de série en France depuis la phase 2. Imaginez donc quelle fut notre surprise en découvrant cette Logan bien singulière avec ses boucliers en plastique gris qui, c'est vrai, dénotent un peu avec la ligne moderne de cette jolie berline. Autant les pare-chocs bruts étaient raccord sur la Logan de 2004, autant ils apparaissent presque incongrus sur la Logan 2 phase 2 avec ses feux de jour à LED et ses feux arrière stylisés ! Toutefois, malgré cet anachronisme, le bleu Navy se marie mieux avec ces éléments gris que le blanc Glacier, la seule autre teinte proposée sur



À l'opposé de la (relative) débauche technologique du nouveau Duster, Dacia sait encore construire des modèles simples qui respectent à la lettre l'esprit des origines. Cette Logan de base équipée au GPL par Borel en est la parfaite illustration !

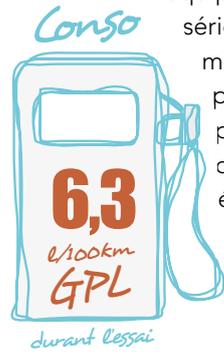
Olivier Duhautoy

cette version qui ne peut bénéficier de la peinture métallisée. L'ascétisme est de rigueur à l'extérieur avec les rétroviseurs et les poignées en plastique gris. Dacia a néanmoins fait un effort puisque les jantes en tôle sont désormais recouvertes d'enjoliveurs Groomy identiques à ceux des Logan et Sandero Ambiance.

**Dépouillée, mais pas indigente**

L'intérieur cultive la même ambiance minimaliste, tout en bénéficiant des nouveautés du restylage de 2016. On retrouve ainsi le volant à 4 branches, les nouveaux aérateurs et même, comble du luxe, un

revêtement laqué inédit pour la console centrale ! Ladite console entoure une... absence d'autoradio, remplacé par un logement DIN standard (le pré-équipement est tout de même de série). Les vitres sont évidemment manuelles et la fermeture n'est pas centralisée (c'est sans doute plus pénible au quotidien que l'absence de lève-vitres électriques). La console centrale a quant à elle été amputée pour s'arrêter juste après le levier de vitesses. Autre curiosité de cette version : l'absence de recyclage d'air sur la platine de ventilation ! N'imaginez pas pour autant que le tableau est si sombre que cela :



**Le prix**

**Logan SCe 75 Borel**  
À partir de 9990 €

**Version essayée**  
Logan SCe 75  
« 72 litres »  
**10240€**

Ni bonus ni malus



### DE BASE MAIS PAS BASIQUE

L'équipement est réduit à sa plus simple expression : ni vitres électriques, ni fermeture centralisée, ni autoradio, ni même recyclage d'air. Mais on a tout de même la direction assistée et un joli volant à quatre branches !

certes, Dacia a grappillé ici et là pour gagner quelques euros sur le prix final, mais dans l'ensemble le niveau de confort est plutôt correct et la Logan n'a rien d'indigent. La direction assistée est de série, de même que le compte-tours et l'affichage de la température extérieure. La banquette arrière n'est ni rabattable ni modulable, mais elle reçoit trois appuie-tête et l'habitacle est toujours aussi spacieux (grâce à un empattement plus long que celui de la Sandero) et accueille sans coup férir cinq adultes à bord.

### 2 000 kilomètres sans ravitailler !

L'atout maître de cette Logan reste bien sûr son coffre de 510 litres, l'un des plus grands du marché et sans aucun doute le plus vaste pour une berline de ce gabarit. Sur notre modèle, il était en partie occupé par la bonbonne de gaz, ce qui demande quelques explications : en effet, Borel équipe

en général les Dacia d'un réservoir torique qui prend la place de la roue de secours sous le plancher du coffre. Offrant déjà 47 litres, il est nettement plus grand que celui des installations usine Dacia (30 litres utiles). Mais le spécialiste du GPL compte parmi ses clients de très gros rouleurs pour lesquels l'autonomie est un critère prépondérant et qui demandent un volume de stockage de gaz encore plus important.

C'est pour cela que Borel propose en option soit un réservoir torique de 57 litres utiles (toujours à la place de la roue de secours), soit un réservoir cylindrique de 72 litres utiles qui prend place dans le fond du coffre. Compte tenu de la consommation constatée de la Logan SCe (6,3 l/100 km au GPL, 5,6 l/100 en essence), cela porte l'autonomie de gaz à plus de 1 100 km et l'autonomie totale (gaz + essence) à presque 2 000 km sans s'arrêter :

### LE BON CHOIX

Même s'il est moins performant que le TCe 90, le SCe 75 est un excellent compagnon de route grâce à sa souplesse et sa discrétion. Au GPL, son budget carburant est bien plus avantageux que le diesel.



Autonomie / consommation  
Agrément du SCe 75  
La moins chère des voitures GPL !



Équipement forcément limité  
Moteur sonore sur autoroute





## GPL POUR GROS ROULEURS

Habituellement, le réservoir de GPL monté par Borel est un réservoir torique de 57 litres qui prend la place de la roue de secours. Mais, devant la demande pour des véhicules à grosse autonomie, Borel propose en option de monter un réservoir cylindrique de 72 litres dans le coffre.

même le diesel doit s'incliner ! Malgré sa cylindrée modeste et ses 73 chevaux, le 1.0 SCe s'avère redoutablement efficace et agréable, bien plus que l'ancien 1.4 MPI et même que le 1.2 16v qu'il remplace depuis maintenant un an. Son couple un peu moins élevé est toutefois disponible plus bas (3 500 tours), ce qui permet au moteur d'offrir plus de souplesse et de bien meilleures reprises qu'auparavant. Songez ainsi que, selon les mesures effectuées par nos confrères d'Auto Plus, le SCe 75 reprend aussi bien en cinquième que le TCe plus puissant (90 chevaux) et qui bénéficie pourtant d'un turbo !

### La vraie alternative au diesel

Bien aidé par le poids raisonnable (moins d'une tonne) de la Logan, ce bloc suffit amplement dans la plupart des situations et il est dommage que Dacia ne le mette pas plus en avant, d'autant qu'il consomme moins, en conditions réelles, que le TCe 90, certes plus performant. Autre facteur prépondérant, la récente hausse des carburants a porté le prix moyen du diesel à 1,48 euro et celui du SP95 à 1,55 euro environ, tandis que le GPL

reste stable aux alentours de 0,80 euro : le coût au kilomètre du gaz est donc plus que jamais imbattable, sans parler des autres avantages, notamment fiscaux. La carte grise GPL est en effet gratuite ou à moitié prix selon les régions, tandis que le GPL est totalement exempté de restrictions de circulation, notamment dans les centres-villes.

En France, la Logan SCe 75 de base coûte 7 790 euros et Dacia n'en propose pas de version GPL. Chez Borel, le modèle que nous avons essayé était affiché à 9 990 euros, auxquels il faut rajouter 250 euros pour l'option réservoir de 72 litres (le torique de 57 litres est au même prix). Difficile de trouver plus économique sur le marché pour les gros rouleurs. Sachez enfin que Borel propose des finitions plus huppées (Open, Lauréate et même Prestige avec clim automatique !) pour ceux que le maigre équipement de la version de base rebuterait. En ce qui nous concerne, cependant, nous avouons bien volontiers que cette Logan la plus simple qui soit nous a séduits par son côté rationnel, très économique, et que son autonomie XXL en fait une proposition unique pour ceux qui n'ont que faire d'une climatisation ou des vitres électriques ! ■

## PRIX D'ACCÈS

Si la version de base de la Logan reste la voiture la moins chère en France (7 790 euros en essence chez Dacia), cette version Borel représente aussi le véhicule GPL le moins cher du marché à 9 990 euros (+250 euros pour l'option réservoir de 72 litres). Elle a le mérite de mettre ce carburant économique et écologique (il ne rejette ni NOx ni particules) à la portée de presque tous. Sachez en outre que, avec la prime à la conversion, le prix chute à 8 990 euros si vous avez une vieille voiture destinée à la casse.



### Motorisation

1.0 SCe 75 //  
3 cylindres, atmosphérique, 12 soupapes //  
Injection indirecte //  
998 cm<sup>3</sup> //  
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) //  
6,37/11,6/17,05/23,07/29,87 //

### Dimensions

4358 x 1733 x 1517 (L x l x h en mm) //  
Empattement : 2635 mm //

### Masses

Poids à vide : 973 kg //  
MMAC : 1505 kg //  
MTR : 2295 kg //

### Capacités

Coffre en 5 places : 510 l //  
Coffre en 2 places : 1257 l //  
Réservoir : 72 litres (GPL) / 50 l (essence) //

### Performances

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

### Consommations constructeur

Mixte : 5,2 l/100 km //  
Émissions : 117 g/km CO<sub>2</sub> //  
Ni bonus ni malus //