

daciattitude

MAGAZINE

Duster 4x4 TCe 130 et 150



Dokker TCe 130



Lodgy TCe 130

FAUT-IL PASSER À L'ESSENCE ?

Les nouveaux TCe essence, GPL et E85 face au diesel

PREMIER ESSAI !
DUSTER
1.0 TCE 100
La bonne surprise ?



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

daciattitude 18 - novembre/décembre 2019 - janvier 2020



L 15033 - 18 - F : 5,90 € - RD

MALUS 2020
COMMENT ÉCHAPPER
AU HOLD-UP FISCAL ?
NOS CONSEILS
POUR PAYER MOINS



- . Actualités
- . GPND 2019
- . Vidange boîte et pont
- . La vie des clubs
- . Prix du neuf

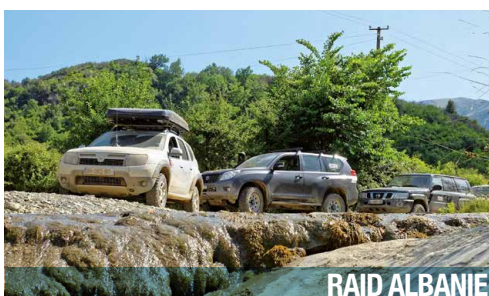
SANDERO 3
LA NOUVELLE
GENERATION
DÉJÀ SUR LA ROUTE !



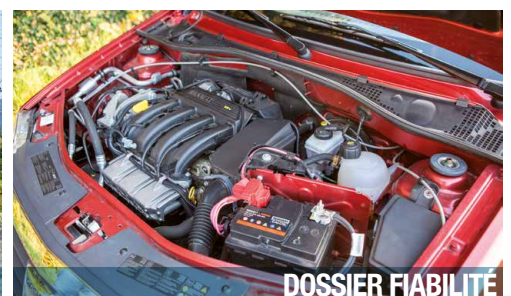
RENAULT BUCHAREST
CONNECTED
LA NOUVELLE ÈRE
DU DESIGN DACIA



DACIA ET VOUS
UN MCV POUR LA FAMILLE



RAID ALBANIE
DANS LA COUR DES GRANDS !



DOSSIER FIABILITÉ
TOUS LES MOTEURS À LA LOUPE



Trois carburants et 60 g/km de CO₂ !

Vous n'arrivez pas à vous décider entre essence et diesel ? Le GPL vous tente ? Vous avez entendu parler de l'E85 mais vous n'osez pas franchir le pas avec les boîtiers du marché ? Alors la technologie FLeX3 de Borel est sans doute la solution ! Vous avez pu découvrir dans notre précédent numéro l'essai du Duster FLeX3 115 4x4, voici désormais la Logan MCV FLeX3 90 qui fonctionne selon le même principe avec la possibilité de rouler, au choix, à l'essence, à l'E85 et bien sûr au GPL, tout ça sur un véhicule neuf et garanti. Comment ça marche ?

Fromage ou dessert ?

Spécialiste du GPL depuis près de 40 ans, Borel jouit d'une réputation justifiée dans ce domaine et propose des versions « gaz » de toutes les Dacia, y compris des moteurs les plus récents, dont le nouveau 1.3 TCe. Il assure une offre pérenne, quand Dacia poursuit en matière de GPL une stratégie chaotique et pour le moment difficile à suivre, même si le constructeur déclare croire en ce carburant et investir dessus. Grand oublié de la fameuse « transition énergétique » voulue par le gouvernement, le gaz carburant est pourtant la seule





Avec sa technologie FLeX3, Borel est le seul acteur du marché qui propose des véhicules fonctionnant indifféremment à l'essence, au GPL et à l'éthanol E85. Totalement flexible, cette solution signe par ailleurs un record absolu en émissions de CO₂ !

solution immédiatement disponible, peu chère, technologiquement maîtrisée et qui donne d'excellents résultats en CO₂, mais aussi sur tous les polluants réels comme les particules ou les NOx.

La mode, en revanche, est à l'E85, aussi appelé superéthanol. Bénéficiant de l'appui de la filière agricole française, ce carburant produit dans l'Hexagone à partir de la culture betteravière connaît son heure de gloire médiatique depuis l'homologation de plusieurs boîtiers dits de « conversion », à l'usage auparavant illégal. Bien qu'entraînant une forte surconsommation, le prix à la pompe de l'E85 (en moyenne à 0,65 euro le litre) attire les clients depuis que celui du gas-oil flirte avec les 1,50 euro. Mais Dacia, après une expérience peu concluante avec ses Logan, Sandero

et Duster HiFlex au début des années 2010, ne propose plus de véhicules E85 d'origine et ne cautionne pas la pose des kits homologués qui entraînent la disparition de la garantie constructeur.

Consos



durant l'essai

Une technologie unique

Borel a donc eu la bonne idée de combiner les avantages de ces deux carburants avec sa technologie FLeX3.

Tout d'abord, l'entreprise grenobloise a développé son propre kit homologué (voir page 12), disponible en seconde monte mais surtout sur les véhicules neufs vendus par l'entreprise. Comme vous avez pu le découvrir dans nos derniers numéros, ce kit se distingue de la concurrence par la présence d'un capteur sur le circuit

Olivier Duhautoy
 Raphaël Hétier

Le prix

Logan MCV FLeX3 90
À partir de 15 590 €

Version essayée

Logan MCV Lauréate
FLeX3 90

16 050 €

Pas de malus



01



d'alimentation en essence, qui détermine en temps réel le pourcentage précis d'éthanol dans le carburant. En fonction de l'information transmise par ce capteur, c'est le calculateur du kit qui détermine la modification du temps d'injection nécessaire pour enrichir le mélange. L'E85 présente en effet la particularité d'avoir une valeur énergétique plus faible que celle de l'essence : afin de conserver un mélange suffisamment riche, il faut injecter en moyenne 30 % de carburant en plus pour retrouver le même rapport stœchiométrique qu'avec du sans-plomb.

Cela permet donc de ne pas mettre à contribution le calculateur du véhicule (à la différence de la plupart des boîtiers) et donc de pouvoir s'adapter sur un modèle GPL. Le calculateur GPL Borel se base en effet sur le calculateur d'origine pour gérer indépendamment l'injection de gaz. Vous l'aurez compris : les différents carburants sont gérés chacun par leur calculateur, ce qui permet un fonctionnement optimal quel que

soit celui que vous utilisez. Aucun réglage, aucune adaptation, aucun apprentissage, aucune intervention manuelle nécessaire : le moteur tourne au mieux de ses possibilités, peu importe le carburant choisi.

Une vraie voiture "Flex"

Et en pratique, direz-vous ? Eh bien, ce n'est pas compliqué : vous remplissez le réservoir d'essence indifféremment avec du SP98, 95, 95-E10 ou de l'éthanol E85, quelle que soit la proportion entre ces carburants. Quant à la partie GPL, est-il encore besoin de la présenter ? Comme il est de coutume chez Borel, vous disposez d'un gros réservoir (57 litres utiles ici) et le passage de l'essence au gaz est toujours totalement transparent, sans le moindre à-coup. On retrouve donc ni plus ni moins que les performances du TCe 90, son couple un peu faible et son caractère manquant de souplesse sous les 2000 tours. Ce bloc va toutefois être remplacé dans les prochaines semaines par le nouveau 1.0 TCe 100 (à l'essai sur le Duster dans ce numéro), nettement plus souple et policé, mais également plus sobre.

Le relatif appétit du TCe 90 ne sera guère sensible qu'en fonctionnant à l'essence car, au GPL, malgré une surconsommation d'environ 10 %, le budget chute drastiquement grâce à un carburant vendu en moyenne 0,80 euro du

01. 100 % TRANSPARENT

Sur la route, le système FLex3 se fait oublier, quel que soit le carburant utilisé. Les performances ne sont pas affectées par l'utilisation du GPL ni de l'E85.

02. GPL AVANT TOUT

Une Dacia FLex3, c'est avant tout une Dacia GPL Borel. Le passage de l'essence au gaz est automatique, même s'il est possible de basculer manuellement.



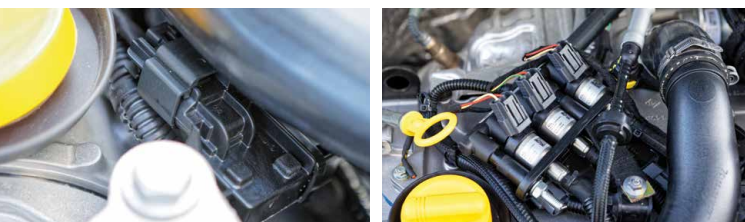
02

Émissions de CO₂ imbattables
Coût d'utilisation
Utilisation transparente et flexible



TCe 90 rugueux et peu souple
Consommation quelconque à l'essence





TRIPLE CARBURATION

L'intégration des différents éléments est particulièrement soignée, c'est une tradition Borel ! En plus du calculateur et des injecteurs GPL, la MCV FLeX3 reçoit le kit E85 avec son capteur, son boîtier et son faisceau. Le gros réservoir de gaz apporte quant à lui une confortable autonomie au GPL.



litre. Autrement dit, on passe d'environ 10 euros tous les 100 kilomètres à environ 6 euros au GPL. Malgré un prix à la pompe encore plus bas (0,65 euro environ), le fonctionnement à l'E85 impose une consommation environ 30 % plus élevée qu'à l'essence, ce qui revient également à 6 euros environ pour 100 kilomètres. Mais avec l'éthanol, l'autonomie offerte par le réservoir d'essence de 50 litres sera bien moindre que celle obtenue au GPL. Dans tous les cas, l'économie d'usage est telle que même le diesel et ses 5 l/100 de consommation (en Blue dCi 95) resteront plus onéreux.

Seulement 60g/km d'émissions

Les avantages de la solution FLeX3 ne s'arrêtent pas là, car elle permet de combiner les avantages du GPL à ceux de l'E85. Notre MCV est bien entendu Crit'Air 1 et, Borel faisant homologuer ses véhicules auprès de l'UTAC, le GPL permet par ailleurs d'obtenir une baisse des émissions de CO₂ d'environ 10 %. Mais l'homologation E85 en plus du GPL (la carte grise devient alors de type FG) permet de bénéficier d'une décote

administrative supplémentaire de 40 % des émissions. C'est ainsi que ce MCV FLeX3 90 affiche seulement 60 g/km de CO₂ en cycle NEDC-BT ! L'assurance d'échapper à tout malus, aujourd'hui comme demain, et de trancher enfin le débat entre essence et diesel, puisque le FLeX3 permet de concilier le meilleur des deux mondes avec des émissions basses, des rejets de NOx et de particules quasi inexistantes, une fiscalité avantageuse (carte grise gratuite dans la plupart des régions, désormais), l'absence de restrictions de circulation et un coût d'utilisation au plus bas.

Ajoutez-y la garantie Borel de trois ans ou 100 000 kilomètres, et vous obtiendrez sans doute le meilleur choix énergétique actuellement disponible sur une Dacia. Les entreprises préoccupées par la TVTS trouveront là aussi une solution immédiatement disponible pour faire baisser leur fiscalité. Bien que moins cher de 1000 à 1500 euros environ à finition équivalente, le diesel ne peut cette fois rien faire face au FLeX3 et ne revendique qu'un agrément supérieur... du moins jusqu'à l'arrivée imminente du FLeX3 100 sur la base du nouveau 1.0 TCe 100 ! ■

Motorisation

0.9 TCe 90 //
3 cylindres, turbo essence, 12 soupapes //
Injection indirecte //
898 cm³ //
90 ch (66 kW) à 5000 tr/min (96 ch (71 kW) en overtorque) //
140 Nm à 2250 tr/min
(150 Nm en overtorque) //

Boîte de vitesses

Manuelle, 5 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5) //
6, 78/12,91/20,48/27,9/38,29 //

Dimensions

4501 x 1733 x 1521 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2635 mm //

Masses

Poids à vide : 1090 kg //
MMAC : 1605 kg //
MTR : 2415 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 573 l //
Coffre en 2 places : 1680 l //
Réservoir : 50 l //

Performances

Vitesse maxi : 175 km/h //
0 à 100 km/h : 11,6 s //
400 m DA : 17,6 s //
1000 m DA : 33 s //

Consommations constructeur

Mixte : 5,3 l/100 (essence) //
Émissions : 60 g/km CO₂ //
Pas de malus //