

// **ESSAI** Duster SCe 115 GPL Borel Prestige

*Et pour quelques
dollars de plus...*





DUSTER SCE 115 GPL Borel Prestige

Tandis que Dacia met enfin en avant le GPL sur toute la gamme et notamment le nouveau Duster, désormais disponible dans toutes les finitions avec le moteur S Ce 115, Borel continue lui aussi de proposer sa version GPL du Duster 2. Deux propositions finalement plus complémentaires que concurrentes, comme le démontre cet essai de la version Borel.

Le feuillet du GPL chez Dacia continue ! Nous vous parlions dans le dernier numéro de la disparition de l'offre GPL au catalogue Duster, et voilà que ce dernier revient désormais sous le patronyme ECO-G : jusqu'alors limité aux finitions Duster et Essentiel, il est maintenant disponible en Confort et Prestige. Il se retrouve donc opposé directement aux modèles Borel qui, jusqu'à présent, avaient l'exclusivité de ces finitions.

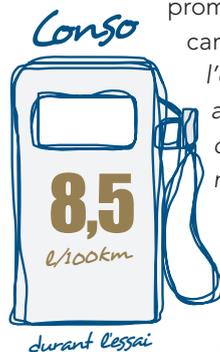
Le retour en grâce du GPL

Une mauvaise nouvelle pour le spécialiste français du GPL ? « Au contraire ! », tempère Hervé Borel, le fondateur et dirigeant de la société. « Avec une offre complète, Dacia crédibilise le GPL et lui offre une visibilité importante. C'est bénéfique pour toute la filière

gaz et par conséquent pour nous aussi, même si évidemment certains véhicules vont se retrouver en concurrence. Mais le vrai gagnant sera le carburant GPL ! »

Un optimisme et une confiance dus en partie à la réputation des véhicules et installations qui sortent depuis 1981 des ateliers de la marque Borel. Depuis plus de 35 ans, en effet, la société grenobloise promeut contre vents et marées ce carburant. « En 2009 et 2010, à l'époque de la prime GPL, Dacia a vendu des dizaines de milliers de véhicules GPL et pourtant nous avons aussi profité de cette embellie. Aujourd'hui, le contexte économique et écologique pousse vers les solutions gaz. »

Pour tout vous dire, nous aurions aimé faire un vrai comparatif entre le Duster GPL Dacia et le Duster GPL Borel. Mais, à ce jour, la marque n'a pas encore été en mesure de nous



Olivier Duhautoy
 Adrien Cortesi

Le prix

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

Version essayée
Duster S Ce 115 4x2
GPL Borel Prestige

19 550 €

Malus inclus



fournir un véhicule pour nos essais, ce qui devrait être le cas pour le prochain numéro. Alors, faute de combattant adverse, nous avons pu essayer un SCe 115 4x2 GPL Borel, mais cette fois-ci dans sa version Prestige, qui correspond aujourd'hui à la grande majorité des commandes de Duster. Sur le papier, cette version commercialisée 19 550 euros (prix net, donc malus compris) se retrouve face à son homologue version « usine », commercialisée, elle, 17 923 euros (17 750 euros prix catalogue + 773 euros de malus barème 2019). Cette différence de 1 600 euros (un peu moins, en fait, à équipement égal, nous y reviendrons plus tard) est-elle justifiée ? Voici quelques éléments de réponse.

Une vieille connaissance

Est-il encore besoin de présenter le moteur

1.6 SCe 115 ? Si l'on en croit les chiffres de vente, presque confidentiels jusqu'à présent, oui ! Remplaçant l'ancien moteur K4M, autrement dit le 1.6 16v 105, il appartient à la famille H/HR des moteurs Renault-Nissan. Bloc « mondial » par excellence, il équipe de nombreux modèles de l'Alliance, sous le patronyme HR16 chez Nissan et H4M chez Renault. Un moteur éprouvé qui fait confiance à des technologies classiques : atmosphérique (quand les TCe sont des moteurs turbocompressés) et à injection indirecte, il troque la courroie de distribution des anciens 1.6 pour une chaîne et se passe du filtre à particules qui équipe désormais le nouveau HR13, autrement dit le 1.3 TCe.

Il compte sur sa cylindrée pour compenser en partie l'absence de turbo, mais doit se contenter de 115 chevaux et 156 Nm de couple. C'est peu comparé au 1.3 TCe 130 et 150 chevaux qui offrent 240 à 250 Nm de couple selon les versions, à un régime bien plus bas. Le but avoué de ce bloc est la simplicité et la fiabilité, deux qualités que l'on apprécie toujours de retrouver chez Dacia. Il marque en revanche le pas côté émissions de CO₂ qui culminent à 149 g/km en version

PRESTIGE ET GPL

La version Borel du Prestige offre un équipement un peu plus riche puisqu'elle propose de série la roue de secours et les sièges avant chauffants. L'insonorisation du Duster 2 rend le SCe 115 quasiment inaudible au ralenti et à bas régimes.

Simplicité et fiabilité du SCe 115
Capacité du réservoir et autonomie
Qualité de l'installation



Couple et relances timides
Moteur un peu bruyant à hauts régimes
Surcoût par rapport à la version Dacia



essence, ce qui lui vaut un malus dissuasif de 2 153 euros au barème 2018. Heureusement, le GPL permet de faire tomber les rejets de 10 % environ pour la version « usine » comme pour la version Borel.

Grande série contre haut de gamme

Partant de la même base mécanique, Borel suit toutefois un chemin différent de Dacia pour l'équiper au GPL. Évidemment, les contraintes ne sont pas les mêmes : tandis que le kit GPL « usine » doit tenir compte des impératifs de la production en grande série et à moindre coût, la démarche de Borel consiste à choisir des composants haut de gamme, mais évidemment plus coûteux. Dacia a ainsi choisi des éléments de la marque italienne Landi-Renzo qui équipent de nombreux modèles de différentes marques, tandis que Borel a l'exclusivité en France de la marque américano-hollandaise Prins, très réputée dans le monde du GPL.

Un choix qualitatif qui se paye : à titre d'exemple, les injecteurs Landi-Renzo utilisés par Dacia coûtent moitié moins cher, à l'unité, que les Keihin-Prins qui équipent les modèles Borel. Et encore, au prix catalogue, sans compter les importantes remises consenties par

les fabricants pour l'achat de plusieurs milliers de pièces, tandis que Borel équipe quelques centaines de véhicules chaque année. Il en va de même pour le calculateur ou encore le vapo-détendeur. Côté pile de la médaille, en revanche, la fiabilité des éléments utilisés par Borel est excellente et les retours en garantie peu nombreux. Autre avantage, le système « Borlube » de lubrification des soupapes, qui protège du phénomène de récession des sièges de soupapes et qui évite la détérioration des guides. Absent sur les modèles GPL Dacia, il s'agit pourtant d'un vrai plus pour la fiabilité.

De l'autonomie pour rivaliser avec le diesel

L'autre différence majeure, c'est bien sûr le réservoir. Dacia a depuis longtemps écarté son ancien fournisseur qui avait équipé les Sandero première génération et dont les réservoirs avaient connu d'importants et récurrents soucis de corrosion, pris en charge par la marque dans la plupart des cas. Les ingénieurs de chez Dacia ont ici suivi le choix de Borel en se fournissant désormais chez Stako, la marque de référence en la matière. Ce qui change en revanche c'est la capacité de ces réservoirs : pour des raisons de coût, Dacia

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 //

↘ MALGRÉ DES RELANCES TIMIDES, LE SCE 115
EST AGRÉABLE ET CONVIENT BIEN AU DUSTER 4X2





a choisi l'une des plus petites capacités disponibles (32 litres utiles), tandis que Borel offre plus de 65 litres utiles. Cela se traduit évidemment par une autonomie bien supérieure, un critère important car le GPL est aujourd'hui en mesure de séduire les gros rouleurs venant du diesel et qui ne sont pas habitués à ravitailler souvent.

Avec une consommation inférieure à 9l/100 km pour la version Borel, on peut sans souci viser les 650 kilomètres d'autonomie, voire plus en fonction du type de parcours. Même s'il ne nous a pas encore été possible de mesurer la consommation d'un Duster GPL usine, le réservoir de la version Dacia n'offrira guère plus de 350 kilomètres entre deux ravitaillements, ce qui est selon nous un handicap certain pour un véhicule à vocation familiale, amené à faire de longs trajets. Chez Borel comme sur la version Dacia, on conserve fort heureusement le réservoir d'essence de 50 litres. Néanmoins, le prix au litre du sans-plomb ayant atteint désormais le double du GPL, on évitera de trop l'utiliser...

Quand le GPL se fait oublier

Pour le reste, on ne vous fera pas l'affront de répéter ce que l'on a déjà écrit de nombreuses fois dans Daciattitude : le fonctionnement du GPL Borel n'appelle aucune critique et s'avère totalement transparent, sans perte de puissance. La voiture démarre toujours à l'essence et commute automatiquement au GPL au bout de quelques instants, lorsque le liquide de refroidissement atteint les 40°C. Le passage d'un carburant à l'autre s'effectue sans aucun à-coup, même en pleine accélération. Une fois au GPL, le moteur gagne encore un peu en souplesse à bas régime grâce au gros travail effectué sur la cartographie, spécifique, du calculateur GPL. Tout a été fait pour qu'on ne se rappelle qu'au moment du plein que l'on roule au GPL !

À bord du Duster, le moteur est quasi inaudible au ralenti et reste discret jusqu'à 3000 tours environ. Il se met ensuite à donner de la voix malgré l'excellente insonorisation

TRAVAIL D'ORFÈVRE

Plus de 35 ans d'expérience dans le GPL, ça se remarque ! L'installation Borel est particulièrement soignée et les composants utilisés sont de haute qualité, à l'image des injecteurs, du gros réservoir ou encore du système de lubrification des soupapes.



du Duster, mais, que voulez-vous, le caractère des moteurs atmosphérique nécessite de les cravacher un minimum afin de sortir les chevaux. Il est presque incongru de retrouver une boîte à seulement cinq rapports à bord d'un Duster Prestige, mais fort heureusement l'étagement est plutôt judicieux. Il faudra recourir au levier afin de relancer le Duster lors de certaines montées, notamment sur autoroute, où l'absence de turbo et le couple trop juste se font ressentir. Pour le reste, le SCe offre une bonne nervosité et des accélérations honnêtes. Il est également très agréable en circulation urbaine grâce à sa souplesse et son caractère très linéaire.

Une question de philosophie

C'est bien connu, les absents ont toujours tort et il est dommage que nous n'ayons pas pu confronter les deux versions pour vérifier si le Duster GPL Dacia offrait le même agrément de conduite. Ce n'est pas faire affront à la marque et à ses ingénieurs que de supposer qu'il y aura – comme par le passé – probablement quelques concessions compréhensibles dues au prix plancher du surcoût GPL chez le constructeur. En attendant l'essai grandeur nature, il est certain que Borel place la barre très haut avec son installation GPL. Nous l'avions dit en préambule, Borel facture cette excellence 1 600 euros de plus que Dacia, ce qui est certes loin d'être anecdotique, mais à relativiser tout de même, d'abord côté équipements. En effet, en plus de la dotation de la version Prestige (clim automatique, Media Nav Evolution, régulateur-limiteur, caméra de recul...), la version Borel embarque de série la roue de secours et les sièges chauffants, en option à respectivement 130 et 200 euros chez Dacia. À équipement égal, la différence de tarif est ramenée

à 1 300 euros environ.

Il faut aussi garder à l'esprit que le Duster Prestige Blue dCi 115 est facturé 19 300 euros, soit seulement 250 euros de moins que le GPL Borel. Une différence vite amortie : même si le diesel se contente de 5,8 l/100 environ en moyenne, le litre de gazole est désormais à 1,50 euro ! Le calcul est donc rapide car, en comptant la carte grise offerte dans la plupart des régions, la différence est quasiment rentabilisée dès les premiers pleins ! De plus, les restrictions de circulation présentes et à venir (les véhicules diesel seront notamment bannis de Paris et de la petite couronne dès 2024) hypothèquent l'avenir du diesel chez ceux qui doivent régulièrement circuler en milieu urbain. Au contraire, le GPL bénéficie de ses qualités écologiques et fera partie des rares véhicules autorisés partout, y compris les jours de pics de pollution.

En bref, si vous êtes un « mazouteux » repenté ou en passe de l'être, mais que vous ne voulez pas faire de compromis sur l'autonomie, le Duster GPL Borel est sans doute la meilleure alternative possible. Si vous êtes déjà un convaincu du GPL, vous serez également sans doute sensible à la qualité de l'installation et à la réputation justifiée de Borel concernant la fiabilité et le suivi de ses véhicules GPL. Cela sans perdre de vue, bien entendu, que la version ECO-G Dacia offrira certainement une excellente entrée en matière pour rouler au gaz à moindre coût, si toutefois le constructeur forme correctement ses commerciaux et surtout ses ateliers. Dans tous les cas, le GPL s'impose sans doute comme la véritable alternative en cette période où les notions d'économie et d'écologie sont étroitement liées. ■

