

Le charme discret de l'atmosphérique



Indisponible chez Dacia France pour cause de malus écologique, le Duster SCe 115 4x4 existe pourtant dans d'autres pays. Grâce à Borel, il arrive désormais chez nous en version GPL pour remplacer l'ancien 1.6 16v 105. Se montre-t-il à la hauteur ?

  **Olivier Duhautoy**

Le prix

Duster SCe 115 4x4 GPL

À partir de 17 750 €

Version essayée

Lauréate SCe 115
4x4 GPL

18 700€

Ni bonus ni malus

Duster 4x4 et moteur essence, acte deux ! Après le TCe 125 passé au grille dans notre dernier numéro, voici cette fois le nouveau et prometteur moteur SCe 115 à son tour accolé à la transmission intégrale. Un mariage logique pour prendre la succession du vénérable 1.6 16v 105 qui a pris sa retraite avec le passage aux normes Euro 6 auxquelles il ne satisfaisait pas. Le SCe, que vous avez pu découvrir en exclusivité à l'essai dans Daciattitude, n'est toutefois disponible chez nous qu'en 4x2 pour cause de malus écolo trop élevé. Avec 155 g/km, il serait en effet redevable de 1 600 euros grâce à notre merveilleux système de barème fiscal, la version 4x2 devant déjà s'acquitter de 500 euros de dîme verte.

Dans Daciattitude et nulle part ailleurs

Heureusement, dans d'autres pays à l'administration moins ubuesque, le SCe 115 4x4 est bel et bien disponible. Le spécialiste GPL Borel a logiquement saisi l'opportunité de proposer cette version chez nous pour remplacer l'ancien 1.6 16v 4x4 qui constituait, avant l'arrivée du TCe, la seule offre essence/GPL en 4x4. C'est donc une exclusivité Daciattitude : voici le tout premier exemplaire SCe 115 4x4 débarqué en France et que nous avons pu essayer, avant même sa conversion au GPL ! Après la bonne surprise de la version 4x2, il nous tardait en effet de voir ce que donnait ce nouveau moteur avec la transmission intégrale. Rappelons qu'il s'agit d'une



motorisation atmosphérique 16 soupapes d'origine Nissan, affichant 1598 cm³ de cylindrée, une injection indirecte MPi et donc 115 chevaux.

Même s'il avait pris de l'âge et qu'il avait laissé des plumes au fil des années pour cause de normes anti-pollution, nous avons toujours eu un petit faible pour l'ancien K4M 1.6 16v 105 malgré ses défauts, notamment en version 4x4. Rassurez-vous : le S Ce 115 fait au moins aussi bien, et le plus souvent arrive à faire même nettement mieux. C'est le cas pour le niveau sonore sensiblement abaissé, en particulier sur autoroute. Pourtant, la démultiplication est réduite par rapport aux TCe 125 et 1.5 dCi 110 4x4, avec une boîte plus courte à partir du troisième rapport : ainsi, à 130 km/h, le S Ce tourne déjà à 3 700 tours.

Moins de bruit, plus de perfs !

La mécanique en elle-même est donc moins sonore, pour le plus grand plaisir des occupants ! Elle est aussi plus fringante : le modèle 4x2 nous avait déjà épatés avec des chiffres proches (sur le papier) du TCe 125. En version 4x4, les

choses se gâtent un peu à cause de la transmission et du surpoids. Le manque de couple se fait sentir, puisque c'est sur ce chapitre que le S Ce marque le moins de progrès par rapport au 1.6 16v (156 Nm contre 148 pour l'ancien moteur). Le 0-100 km/h est effectué en 12 secondes : c'est logiquement en retrait du S Ce 4x2 (11 s) et du TCe 4x4 (11 s également), mais mieux que le dCi 110 4x4 (12,4 s) et que l'ancien 1.6 16v 105 4x4 (12,8 s).

En pratique, le S Ce 115 4x4 conserve le caractère volontaire de la version 4x2 avec une totale souplesse même à très bas régime et un changement de caractère passé 2 500 tours. Toujours très plaisant à conduire, il se montre disponible à tous les régimes même s'il n'aime



Moteur agréable
Pas de malus en version GPL Borel
Rapport prestations/prix



Pas proposé par Dacia France
Couple un peu haut
Reprises parfois timides

4x4 : S Ce ou TCe ?

C'est inédit : en plus du classique dCi 110, la transmission 4x4 est donc désormais disponible avec les S Ce 115 GPL Borel et TCe 125 essence et GPL Borel. La différence de prix est conséquente : près de 2000 € chez Borel entre S Ce 4x4 GPL et TCe 4x4 GPL ! Le TCe a pour lui une puissance, un couple et un agrément supérieurs ; il nous avait étonnés lors de notre essai de près de 3 000 km. Mais le S Ce a de son côté sa simplicité, son tarif, et des prestations en progrès. Une confrontation à organiser donc rapidement pour trancher entre ces versions très séduisantes !





Motorisation

1.6 SCe 115 //
4 cylindres, essence, 16 soupapes //
Injection indirecte MPI //
1598 cm³ //
115 ch (84 kW) à 5500 tr/min //
156 Nm à 4000 tr/min //

Boîte de vitesses

Mécanique, 6 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5/6)
5,79/9,97/15,27/22,03/28,22/35,27 //

Dimensions

4315 x 1822 x 1695 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2674 mm //

Masses

Poids à vide : 1265 kg //
MMAC : 1804 kg //
MTR : 3304 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 443 l //
Coffre en 2 places : 1604 l //
Réservoir : 50 l (essence) / 67 l (GPL) //

Performances

Vitesse maxi : 168 km/h //
0 à 100 km/h : 12 s //
1000 m DA : 33,8 s //

Consommations constructeur (essence)

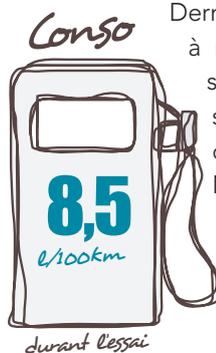
Mixte : 6,8 l/100 //
Émissions : 155 g/km CO₂ //

➤ pas trop partir à l'assaut du haut du compte-tours, malgré sa transmission plus courte. Il marque sans conteste un progrès par rapport à l'ancien 1.6 16v en fin de carrière et s'avère même plus agréable et performant que le même 1.6 en 2010, à l'époque où il rejetait 185 g/km de CO₂ ! Notre Duster n'étant pas encore converti au GPL, nous avons relevé une moyenne de 8,5 l/100 de sans plomb sur notre parcours, ce qui montre un progrès certain par rapport à l'ancien moteur.

Aptitude 4x4 en progrès

L'exemplaire de notre essai étant flambant neuf (il affichait moins de 10 km au départ !) et donc pas encore rodé, difficile de tirer des conclusions définitives sur la consommation et les performances qui s'amélioreront encore sans doute au fil des kilomètres. Pour les mêmes raisons, nous ne l'avons pas poussé dans ses derniers retranchements en tout-terrain mais, sur un petit parcours en montagne, les premières impressions sont très positives pour cet exercice. Malgré un couple toujours disponible assez haut, le SCe permet toutefois des passages plus

en douceur par rapport au 1.6 16v qui imposait souvent de mettre plus de gaz. Paradoxalement, une fois assimilé le mode d'emploi, il pourra même s'avérer plus fin à emmener en 4x4 que le 1.2 TCe.



durant l'essai

Dernier point, et non des moindres, à mettre au crédit de ce SCe, sa simplicité et sa prévisible solidité. Pas de turbo, pas d'injection directe, un bloc Nissan éprouvé : tous les ingrédients sont là pour faire de ce moteur une référence en fiabilité, un argument certain face aux TCe et dCi nettement plus complexes. Il ne reste plus désormais qu'à essayer le SCe 115 4x4 dans sa version GPL Borel pour confirmer cette (bonne) première impression : ce sera chose faite dès le prochain numéro ! ■

VERDICT

Déjà convaincant en 4x2, le nouveau SCe 115 se montre également à son aise avec la transmission 4x4. Il convient nettement mieux au Duster que l'ancien 1.6 16v 105, pourtant volontaire. Quant aux aptitudes tout-terrain, elles semblent avoir également progressé. Un moteur à suivre de très près chez Borel, puisque seul le spécialiste GPL le commercialisera en France.