

daciattitude

MAGAZINE



SANDERO
PLUS SÉDUISANTE QUE JAMAIS



DUSTER 3
LE SUV SE RÉINVENTE

TOUTES LES NOUVEAUTÉS 2024

PLUS MODERNES, TOUJOURS DACIA



JOGGER
HYBRIDE ET ACCESSIBLE



Spring
LA CONTRE-ATTAQUE



SANDRIDER
OBJECTIF DAKAR

BELUX 7.10 € - DOM 7.30€ - MAR 67 MAD

daciattitude 32 - mars-avril-mai 2024

L 15033 - 32 - F: 6,50 € - RD



ESSAI



Renault Austral - Le moteur du nouveau Duster à l'épreuve

GUIDE D'ACHAT



Le **Duster 2** est-il encore dans le coup ?

DACIAVENTURE



À la découverte de la **Bosnie-Herzégovine**

ET SI LA LOGAN ÉTAIT TOUJOURS

la meilleure des Dacia ?

Une berline routière et familiale au GPL, en boîte automatique, confortable et bien équipée, pour moins cher qu'une citadine de la concurrence ? Cette équation a priori impossible est pourtant résolue par la Logan, toujours pas vendue officiellement en France mais importée par Borel qui en profite pour convertir la version CUT au gaz-carburant. Nous l'avons essayée en exclusivité.

Textes et photos : Olivier Duhautoy

Présentée fin 2020 en même temps que sa petite sœur Sandero, la Logan de troisième génération est paradoxalement la plus désirable de la lignée tout en étant indisponible en France. Devant les faibles résultats de la Logan 2, malgré son excellent rapport prix/prestations, Dacia a en effet décidé de ne plus proposer dans l'Hexagone sa berline fétiche qui a pourtant fait connaître la marque en 2005. Si les ventes de la première génération ont été excellentes en début de carrière (et pour cause, puisque c'était le seul modèle de la gamme !), elles ont peu à peu reculé avec la commercialisation du break MCV et surtout de la citadine Sandero. Si on ajoute que le public français préfère généralement les voitures à hayon, jugées (à tort ?) comme plus pratiques malgré une capacité de chargement inférieure, le sort de la berline roumaine était scellé.

Un design réussi

Pourtant, elle ne manque pas d'atouts dans sa troisième génération, à commencer par son design. Si celui de la Logan

originelle était purement fonctionnel et à vrai dire assez abrupt, malgré un restylage en 2008, le modèle « L52 » apparu en 2012 offrait déjà un coup de crayon nettement plus harmonieux et une bien meilleure intégration de la malle arrière. Mais, pour le troisième opus, les designers de l'équipe de David Durand se sont surpassés avec des proportions parfaitement équilibrées, grâce notamment à un dessin de la partie arrière à mi-chemin entre sedan et « hatchback », autrement dit entre une berline à malle et une berline à hayon. La Logan conserve évidemment son coffre mais pourrait presque évoquer de profil une voiture deux-volumes.

Une belle réussite esthétique donc, encore peaufinée depuis l'an dernier avec l'adoption de la nouvelle identité de la marque et la calandre intégrant le logo Dacia Link qui donne un air un tantinet plus moderne à l'ensemble. Avec près de 4,40 mètres de long, la Logan offre un gabarit de berline du segment C, plus longue que le Duster (4,31 mètres) et logiquement plus courte que le Jogger et ses 4,55 mètres. Le reste est éminemment subjectif, bien entendu, mais la



Logan apparaît plus équilibrée que la Sandero bien plus courte et aussi haute. La Logan partage avec cette dernière la plateforme CMF-B également utilisée sur le Jogger et le Duster 3, avec un empattement de 2469 mm.

Plus de place, plus de confort

C'est cette dernière valeur qui explique aussi l'espace intérieur plus important, du moins aux places arrière. Logan, Sandero et Jogger partagent en effet, outre leur plateforme, une partie avant commune du bouclier jusqu'au pied milieu. Aux places du rang un, donc, aucune différence d'habitabilité entre les trois véhicules qui reçoivent la même planche de bord et les mêmes sièges, par ailleurs bien dessinés et offrant un maintien latéral suffisant et une longueur d'assise convenable, ainsi qu'une amplitude de réglages permettant de trouver une position de conduite idéale, quel que soit le gabarit du conducteur.

Mais grâce à l'empattement rallongé, les passagers arrière profitent d'une longueur aux genoux plus importante, et

par conséquent un confort accru sur les longues distances. Ils peuvent même bénéficier d'une tablette type aviation, identique à celle du Jogger, sur les finitions hautes. Enfin, bien sûr, le volume du coffre fait toute la différence avec une capacité gigantesque de 528 litres, soit 200 de plus que la Sandero (328 litres sous tablette). Certes, une fois la banquette rabattue, le volume maximal de 1361 litres est d'un accès moins facile avec la porte de malle qui limite le passage d'objets encombrants, là où un Jogger englutira sans sourciller les chargements les plus volumineux.

Un vaste choix de motorisations

Dans les pays où elle est commercialisée, la Logan offre le choix entre deux moteurs : le 1.0 ECO-G 100 bicarburant essence GPL ainsi que le 1.0 TCe 90, disponible en boîte mécanique à 5 rapports, en boîte mécanique à 6 rapports et aussi en boîte automatique CVT. Borel, qui importe chez nous la berline de Dacia, propose une offre encore plus variée. Outre l'ECO-G 100 de série (pouvant être choisi >



Logan TCe 90 CVT GPL
À partir de 20 800 euros

Modèle essayé

Logan Prestige TCe 90
CVT GPL

21700 €

Ni bonus ni malus



AILERON DE REQUIN

L'antenne radio dite "requin" est de série sur la finition Prestige, la plus huppée de la gamme.



- Ligne réussie
- Habitabilité et coffre XXL
- Confort de suspension
- Agrément de conduite



- Tarif en hausse
- Gabarit plus encombrant en ville
- Couple bridé avec la CVT

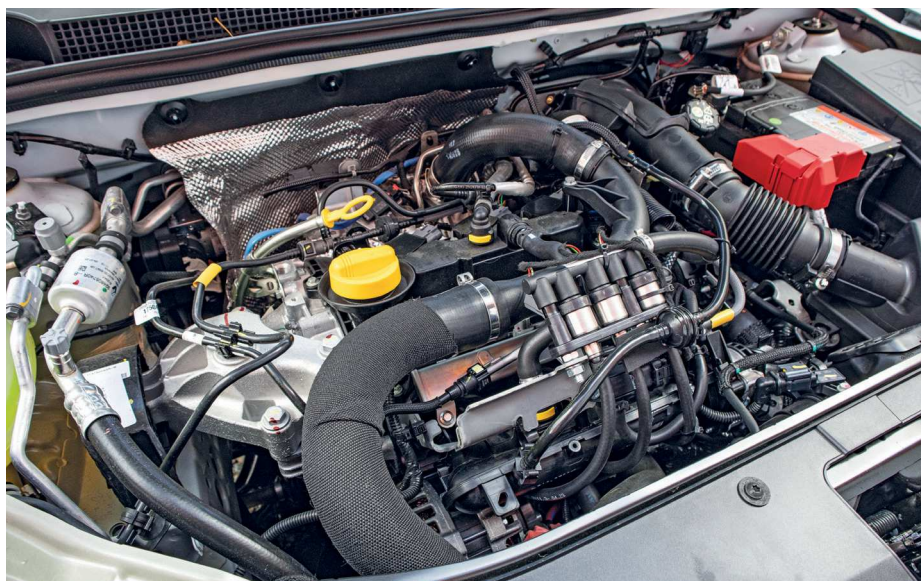
> également en version FLeX3 qui permet de rouler en plus à l'E85), le spécialiste grenoblois décline le TCe 90 en une multitude de versions : GPL, bien sûr, FLeX2 et FLeX3 mais aussi GNV, en boîte mécanique et boîte CVT.

C'est cette dernière version que nous avons pu essayer, dans la nouvelle finition Prestige. Une appellation qui rappelle le haut de gamme des premières années de la marque ! Notre Logan profite donc à la fois de la boîte automatique à variation continue et de la bicarburant essence/GPL, une combinaison impossible d'origine chez Dacia. L'installation Borel se distingue de celle d'usine par des composants

différents et plus qualitatifs, notamment au niveau des injecteurs mais aussi du vapo-détendeur de nouvelle génération. Les caractéristiques techniques restent inchangées avec 90 chevaux (à l'essence comme au GPL) et 142 Nm de couple. La version à boîte mécanique affiche 160 Nm mais la boîte CVT impose une valeur moins élevée : une limitation que l'on retrouve aussi sur la version essence puisque c'est un choix de Dacia et non pas de Borel.

Une boîte douce et reposante

La boîte est la désormais bien connue CVT – pour *continuously variable transmission*, autrement dit transmission



BONNE COMBINAISON - Indisponible chez Dacia, la version CVT et GPL offre un bel agrément de conduite et les économies d'usage inhérentes au gaz carburant.



LE VOLUME EN PLUS

La Logan partage avec la Sandero et le Jogger toute sa partie avant. On retrouve donc logiquement le même tableau de bord et une habitabilité identique au premier rang. Mais l'empattement plus long permet d'offrir un coffre immense et plus de place pour les passagers arrière.

JOLIE ET CONFORTABLE, LA LOGAN A DE NOMBREUX ATOUTS POUR SÉDUIRE, SURTOUT EN GPL !

à variation continue. À la différence d'une boîte à convertisseur et train épicycloïdal classique ou d'une boîte à double embrayage type EDC, la CVT fonctionne schématiquement grâce à deux poulies de diamètre variable, reliées entre elles par une chaîne métallique. L'ensemble permet de faire varier en continu le rapport de transmission final, sur le principe du double variateur de vitesse. Néanmoins, et pour plus de réactivité, Dacia a pré-programmé sept valeurs de démultiplication prédéfinies simulant des rapports classiques. L'avantage de ce type de boîte est généralement sa très grande douceur de fonctionnement. La Logan le confirme, avec l'absence d'à-coups et une souplesse appréciable, tout en limitant le glissement caractéristique de ce genre de boîte. Il n'y a qu'en cas de « kickdown » brutal sur autoroute ou en forte montée que le moteur peut prendre un peu plus de régime que nécessaire sans que cela soit toutefois réhibitoire. Le reste du temps, la CVT est plutôt pertinente et offre même un gros avantage sur autoroute avec un rapport final très long qui permet d'abaisser le régime

de la mécanique et par la même occasion la consommation. Cette dernière est très raisonnable puisqu'elle ne dépasse pas 7,4 l/100 km au GPL en conduite mixte, malgré un essai effectué en partie en montagne. Un résultat assez remarquable et proche des valeurs d'un ECO-G 100 en boîte mécanique. C'est en ville que ce groupe motopropulseur montrera le plus d'appétit, un défaut qu'on lui pardonne volontiers tant l'usage de la transmission automatique est agréable dans les encombrements. Paradoxalement, cette boîte s'avère à son aise dans presque tous les cas de figure et brille dans les deux extrêmes, en environnement urbain et sur voies rapides.

Toujours compétitive !

Cela en fait un choix hautement recommandable pour les gros rouleurs, surtout si l'on prend l'option gros réservoir : par défaut, Borel propose une capacité de 47 litres utiles de GPL, mais il est possible d'opter, pour seulement 250 euros de plus, pour un volume majoré à 66 litres offrant ainsi 900 kilomètres d'autonomie. Le tout à un coût >



7,4 L/100 GPL

6,7 L/100 Essence

FICHE TECHNIQUE Logan TCe 90 CVT GPL

Motorisation
1.0 TCe 90
3 cylindres, turbo, 12 soupapes
Injection indirecte + FAP
999 cm ³
90 ch (67 kW) à 5000 tr/min
142 Nm à 3750 tr/min
Boîte de vitesses
Automatique à variation continue
Vitesse en km/h à 1000 tr/min
De 7,54 à 54,95
Dimensions
4396x 1848 x 1499 (L x l x h en mm)
Empattement : 2649 mm
Pneumatiques
195/55 R16
Masses
Masse à vide mini/maxi : 1016 kg
MMAC : 1589 kg
MTR : 2689 kg
Capacités
Coffre en 5 places : 510 l
Coffre en 2 places : 1666 l
Réservoir : 50 l (essence)/61 l (GPL)
Performances
Vitesse maxi : 172 km/h
0 à 100 km/h : 13,8 s
1000 m DA : 32,7 s
Conso constructeur (essence)
Mixte : 5,7 l/100
Émissions : 128 g/km CO ₂
Ni bonus ni malus



LE FOND ET LA FORME - Non seulement harmonieuse et bien proportionnée, la Logan offre aussi un confort de roulage un peu meilleur que la Sandero.

↘ **LA BERLINE LA MOINS CHÈRE
DU MARCHÉ EST UNE VRAIE DACIA,
FIDÈLE À L'ADN DE LA MARQUE.
À REDÉCOUVRIR !**

> imbattable puisque, au tarif moyen du GPL aux environs de 0,95 euro le litre, on dépense environ 7 euros de carburant pour effectuer 100 kilomètres. Faites le calcul, il faudrait un diesel consommant moins de 4 l/100 km pour arriver au même résultat ! Côté confort, les suspensions s'avèrent efficaces et l'ensemble apporte plus de moelleux qu'une Sandero ou qu'un Jogger, malgré les roues de 16 pouces de notre version Prestige. Cette dernière embarque d'ailleurs la plupart des équipements disponibles sur Logan avec notamment le système Media Display, la climatisation

automatique, le frein à main électrique ou encore la carte mains libres. Parmi les rares options, on trouvera les sièges avant chauffants et le Media Nav intégrant la navigation Europe.

Chez Borel, les prix de la Logan démarrent à 17 100 euros pour la version Essential ECO-G 100. Notre modèle Prestige en TCe 90 CVT GPL est quant à lui facturé 21 700 euros. Une somme élevée dans l'absolu quand on se souvient des tarifs de la Logan de deuxième génération, mais qui restent très compétitifs par rapport aux autres berlines du marché, d'autant qu'aucune n'offre la possibilité de rouler au GPL ! Un choix original mais très rationnel lorsqu'on roule beaucoup ou que, tout simplement, on veut goûter à la recette de la Logan qui permet d'acheter une berline pour moins cher que le tarif d'une citadine d'entrée de gamme de la concurrence ! ■



AU GOÛT DU JOUR - La Logan bénéficie elle aussi de la nouvelle identité de marque et affiche fièrement le logo et l'emblème à la proue comme à la poupe... même si on ne voit plus guère le modèle aujourd'hui !