

# Dacia : plus vraiment low cost, mais tellement mieux !

Dacia a augmenté ses tarifs ses dernières années, mais ses produits ont tellement progressé qu'ils battent des records de ventes. Plongée au sein de la gamme pour tout tester et comprendre ce succès.

## 2005, Dacia fait son apparition en France

Ce constructeur à peine connu chez nous est Roumain et ses produits se positionnent clairement dans le domaine du low cost. Pour rappel, le Groupe Renault qui détient la marque est sous l'ère Carlos Ghosn (son président) et l'ambition de ce dernier est alors de rendre le groupe plus rentable que tous les autres en dépensant le moins possible. Cela va donner naissance à la Renault Laguna 3, la Clio 4 et son intérieur d'une fragilité au niveau des rayures assez inédite jusque-là, ou encore la Nissan Micra de l'époque présentée au salon de Genève par ce boss très charismatique... Bref, l'ère de l'austérité va donner aussi naissance à la Dacia Logan en France. À l'époque, aucuns frais ne sont engagés pour en faire la promotion. Même les showrooms Renault ont ordre de ne pas changer leur devanture mais juste de proposer une zone d'exposition pour les Logan. La voiture est vendue autour des 7 500 euros. C'est très abordable pour une voiture 5 places mais, attention, pour le côté festif visuellement, on repassera. La voiture est cubique, assez laide face à tout ce qui peut exister sur le marché, le badge « by Renault » est apposé à l'arrière un peu comme s'il fallait justifier la présence de la maison mère. Bref, elle s'adresse à des gens qui n'ont pas vraiment le choix financièrement. C'est surtout avec le lancement de la Sandero, au dessin bien moins ingrat, et surtout du Duster que les choses vont vite évoluer pour Dacia. Nous sommes en 2012 et le moindre SUV familial coûte autour des 25 000 à 30 000 euros. Le Duster arrive sur le marché avec un prix de 11 990 euros mais avec un look plus attrayant que toutes les Dacia lancées auparavant. D'ailleurs, cela démarre sur une campagne publicitaire avec un jeune couple très chic de retour d'un essai du Duster, visiblement conquis par l'engin, demandant le prix au vendeur. Réponse de la jeune femme du couple après avoir pris connaissance du tarif : « *On ne va quand même pas dépenser si peu !* ». En deux générations, les ventes vont dépasser les 2 millions jusqu'à nos jours.

## Duster, le remplaçant de Panda 4x4

Nous avons essayé ce Duster alors que la 3e génération va être présentée d'ici quelques semaines. A priori, on a presque de quoi se demander pourquoi il doit être remplacé. C'est probablement pour lui offrir une plateforme ouverte aux moteurs électriques et à l'hybridation car, pour le reste, on est vite conquis. Direction les Alpes pour s'attaquer à un chemin impraticable en voiture "normale" doublé d'un dénivelé de quelques centaines de mètres. Là où nous étions passés facilement avec un Land Rover Defender (au tarif forcément beaucoup plus élevé), notre Duster gravi les gros cailloux sans peine en utilisant juste son verrouillage de mode 4x4. Pour le reste, la direction se montre assez directe et agréable, la suspension absorbe étonnamment bien l'état du chemin. Si vous vous posiez la question de connaître la vraie raison de notre escapade en montagne avec un tel véhicule, c'est

surtout pour démontrer que le Duster est l'un des rares véhicules à tarif raisonnable à pouvoir rendre service à des professionnels comme les pompiers ou les sauveteurs de haute montagne afin d'atteindre des lieux très difficiles d'accès. Cet engin est ce qu'a été la Fiat Panda 4x4 à l'époque (reconnue pour son efficacité et son tarif très bas). En optant pour cette version Extrême, la plus équipée de toute et surtout aidée par une transmission 4x4, il faut compter 25 800 euros. Ce n'est pas gratuit, mais aucun autre véhicule digne de ce nom et avec ces capacités ne peut désormais afficher un tarif similaire. La version de base, quant à elle, s'échange contre la somme de 17 900 euros. Elle est plus chère qu'avant mais à ce prix-là, le Duster est bien plus abouti que la première génération.



Dacia Duster

## Jogger, la familiale la plus abordable

De l'extérieur, le Jogger en impose. Pourtant, il mesure à peu de chose près la taille d'une Golf. Son porte-à-faux arrière est surtout suffisamment long pour permettre d'ajouter deux sièges supplémentaires pour obtenir 7 places. En restant en configuration 5 places, on obtient plus de 800 litres de coffre, de quoi permettre à ce break de jouer les déménageurs. Aux places avant, le style de la planche de bord est assez original avec la forme horizontale des buses d'aération. Le système d'info-divertissement est simple et efficace et on y appaire un smartphone en 30 secondes, ce qui, en toute franchise, est encore bien loin d'être donné à tous les constructeurs automobiles... L'ensemble est bien présenté, tout comme dans la Sandero qui semble partager les mêmes ambiances. Le Jogger reprend également le système hybride de la récente Clio 5 Phase 2. Il ne s'agit donc pas de recharger mais de profiter de l'énergie au freinage et celle du moteur. La voiture va principalement évoluer électriquement en ville et utiliser le moteur 1,6 litre essence sur les longs parcours. Autre possibilité, que l'on trouve sur l'ensemble de la gamme, la bicarburation au GPL. Pour cela, la voiture embarque un 2e réservoir de 40 litres (en plus des 50 litres d'essence) permettant au final de parcourir plus de 1 000 km tout en abaissant les émissions de plus de 10 % (grâce au biocarburant). Sur route, on retrouve sensiblement les mêmes prestations que la Sandero, mais avec un poids légèrement plus élevé. Par rapport à un Duster, la direction demande un peu de gestuelles pour braquer (celle du Duster est plus franche).



Dacia Jogger

## Spring, l'électrique la moins chère du marché

Imaginez : 15 900 euros pour une voiture électrique, bonus de 5 000 euros déduit. Apparemment, l'usine ne serait pas suffisamment écoresponsable pour conserver ce bonus l'année prochaine. En attendant, la Dacia Spring est une petite urbaine comparable à la taille d'une Fiat 500. Elle offre l'essentiel en matière d'agilité en ville avec une autonomie assez limitée, c'est vrai. Mais pour une utilisation quotidienne essentiellement urbaine, elle fera parfaitement le job. D'ailleurs, cette Spring est souvent utilisée comme la 2e, voir la 3e voiture du foyer.



Dacia Spring