

# Fromage et dessert



Essence, diesel et maintenant GPL : grâce à Borel, il est désormais possible de profiter des joies de la boîte pilotée et du GPL. Une sérieuse alternative au dCi, d'autant que l'Easy-R se marie particulièrement bien à la douceur de la transformation au gaz carburant.

 Olivier Duhautoy

## Les prix

**Sandero TCe 90 GPL  
Borel Easy-R**

À partir de 13 770 €

**Modèle essayé**

Lauréate TCe 90 GPL  
Borel Easy-R

**13 770€**

**Logan TCe 90 GPL  
Borel**

À partir de 12 180 €

**Modèle essayé**

Lauréate TCe 90 GPL  
Borel

**13 180€**

Ni bonus ni malus

Quitte à essayer la boîte Easy-R, autant le faire bien : après l'essai des Sandero Stepway et Logan MCV TCe dans le n° 8, puis de la Sandero dCi dans ce numéro, voici la dernière déclinaison qui avait encore échappé à notre banc d'essai, j'ai nommé la version GPL Borel. Inutile de vous le rappeler : après avoir dominé le marché du GPL durant des années, Dacia n'offre (en France, du moins) plus de version « gaz » de ses modèles. Ainsi, seul le spécialiste isérois de la transformation gaz commercialise chez nous des versions que vous connaissez bien maintenant, puisque dans chaque numéro nous essayons les dernières nouveautés Borel. Cette fois, afin de mesurer concrètement l'apport de la transmission pilotée, nous avons décidé de confronter la Sandero TCe 90 GPL Easy-R à une Logan pareillement motorisée mais équipée de la classique boîte manuelle. Un essai sur un terrain exigeant, en montagne, pour se faire une idée précise des atouts et inconvénients de chaque version.

## Les forces en présence

Borel avait mis à notre disposition une Logan TCe 90 GPL en boîte mécanique (une configuration que nous n'avions encore jamais eu l'occasion d'essayer) et une



Sandero TCe 90 GPL en boîte Easy-R. L'occasion de comparer directement, sur le même essai, le comportement de chaque transmission. Sans surprise, on retrouve sur la Logan TCe GPL les mêmes qualités que nous avons déjà relevées sur les Sandero « gaz » dans nos précédents essais. À savoir donc une transformation GPL totalement transparente, une parfaite intégration du réservoir de grande capacité (58 litres) à la place de la roue de secours, et surtout un fonctionnement qui sait se faire oublier. La bascule d'un carburant à l'autre est toujours imperceptible et la gestion Borel arrive à apporter au TCe la douceur qui lui manque en essence. Cela reste vrai sur cette version Euro 6 plus agréable et qui bénéficie d'un surcroît de couple (140 Nm au lieu de 135 en Euro 5) qui peut même atteindre 150 Nm grâce à la fonction overboost. L'effet

« on/off » désagréable du turbo est désormais moins perceptible à l'essence et disparaît presque totalement en GPL. Le maniement de la boîte reste classique avec des débattements un peu grands mais une bonne précision, ainsi qu'un verrouillage franc même sur nos exemplaires d'essai tout neufs !

La bonne surprise vient en prenant place derrière le volant de la Sandero Easy-R : la boîte profite assez sensiblement de la douceur de la gestion Borel et de la courbe de couple plus progressive. La montée des rapports manque toujours de rapidité mais c'est de loin la voiture avec laquelle elle nous a semblé la plus douce par rapport aux versions essence et diesel. On bénéficie bien sûr aussi du couple en progrès et de l'overboost. La voiture sait même faire preuve d'un étonnant dynamisme en mode

## SANDERO TCe GPL Easy-R

## LOGAN TCe 90 GPL



Fonctionnement GPL transparent  
Dynamisme en séquentiel (Easy-R)  
Surcoût Easy-R raisonnable



Rapports un peu longs (BVM)  
Lenteur au passage des rapports (Easy-R)  
Manque un moteur plus puissant



### Logan TCe 90 GPL Borel

#### Motorisation

0.9 TCe 90 //  
 4 cylindres, turbo essence, 12 soupapes //  
 Injection indirecte //  
 898 cm<sup>3</sup> //  
 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)  
 6,78/12,91/15,75/23,85/34,96 //

#### Dimensions

4347x 1733 x 1517 (L x l x h en mm) //  
 Empattement : 2634 mm //

#### Masses

Poids à vide : 1013 kg //  
 MMAC : 1515 kg //  
 MTR : 2305 kg //

#### Capacités

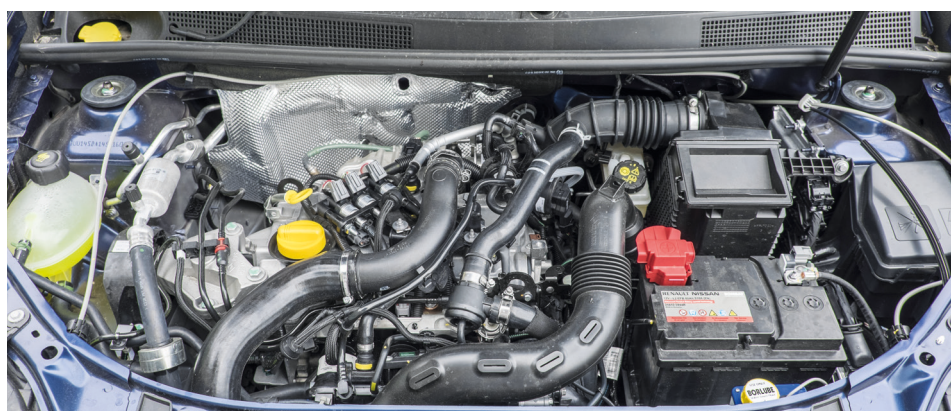
Coffre en 5 places : 510 l //  
 Réservoir : 50 l (essence)/58 l (GPL) //

#### Performances

Vitesse maxi : 175 km/h //  
 0 à 100 km/h : 11,1 s //  
 1000 m DA : 32,8 s //

#### Consommations constructeur

Mixte : 4,9 l/100 //  
 Émissions : 110 g/km CO<sub>2</sub> //  
 Ni bonus ni malus //



➤ séquentiel. Lors de cette séance de conduite, disons, soutenue, nous avons franchement apprécié de monter et descendre les rapports d'une simple impulsion sur le levier, qui offre à ce propos – c'est suffisamment rare pour être signalé – le sens « logique » : on tire le levier pour passer le rapport supérieur, on le pousse pour rétrograder.

### *L'Easy-R aux deux visages*

Alors, sportive cette Sandero GPL Easy-R ? Sans aller jusque-là (tout comme vous, nous pensons que Dacia devrait oser un plus gros moteur essence dans sa gamme Sandero/Logan...), le TCe couplé à la

boîte pilotée ne nous a jamais semblé aussi abouti et agréable, un sacré chemin parcouru depuis nos premiers essais, en 2012, de cette motorisation qui ne nous avait pas vraiment transcendés ! Du coup, même pour les amateurs de conduite dynamique, le choix entre la boîte mécanique et l'Easy-R devient un vrai casse-tête car cette dernière offre en quelque sorte fromage et dessert, en l'occurrence le confort et l'automatisme mais aussi, grâce au mode séquentiel, un vrai caractère d'autant plus enjoué que la démultiplication est raccourcie par rapport à la boîte manuelle.

Même en mode tout automatique, une fois l'inévitable lenteur acceptée et le



## Sandero TCe 90 GPL Easy-R

### Motorisation

0.9 TCe 90 //  
 4 cylindres, turbo essence, 12 soupapes //  
 Injection indirecte //  
 898 cm<sup>3</sup> //  
 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

Pilotée, 5 rapports //  
 Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5)  
 6,50/10,30/15,75/23,85/34,96 //

### Dimensions

4058 x 1733 x 1518 (L x l x h en mm) //  
 Empattement : 2590 mm //

### Masses

Poids à vide : 980 kg //  
 MMAC : 1520 kg //  
 MTR : 2310 kg //

### Capacités

Coffre en 5 places : 320 l //  
 Coffre en 2 places : 1200 l //  
 Réservoir : 50 l (essence)/58 l (GPL) //

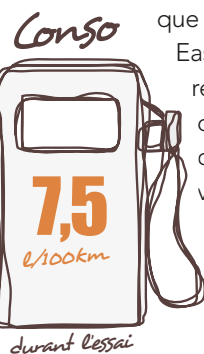
### Performances

Vitesse maxi : 175 km/h //  
 0 à 100 km/h : 11 s //  
 1000 m DA : 32,8 s //

### Consommations constructeur

Mixte : 4,9 l/100 //  
 Émissions : 110 g/km CO<sub>2</sub> //  
 Ni bonus ni malus //

mode d'emploi intégré (toujours soulager l'accélérateur), le couple fonctionne bien et reste imbattable en conduite urbaine. Pas seulement d'ailleurs, car comme nous l'avons constaté lors de l'essai du MCV, la boîte pilotée conviendra tout autant aux gros rouleurs à la recherche d'un peu de confort. Ce n'est pas non plus la sobriété qui les départagera : nous n'avons pas mesuré de surconsommation, nos deux voitures affichant un même bilan à 7,5 l/100 après un parcours de test plus exigeant et rapide qu'à l'accoutumée.



les impressions de conduite restant évidemment personnelles. Sachez juste que si vous craquez pour le couple Easy-R et GPL, vous ne devriez pas regretter votre choix puisqu'elle offre presque, à la demande, deux caractères distincts à la voiture. La boîte mécanique rassurera les réfractaires à l'automatisme qui accepteront de renoncer au confort du « deux pédales » en ville.

Quant au choix entre Logan et Sandero, à vous de jouer, mais sachez qu'à la différence de Dacia France, Borel vous offre la possibilité de commander aussi votre Logan en Easy-R. Elle est pas belle la vie ? ■

Au final, il est quasiment impossible de départager ces deux versions GPL,