



Une question de philosophie...



Avec près de 45 000 unités écoulées en 2014 en France, la Sandero est le modèle phare de Dacia, et le plus vendu : elle se hisse à la 10^e place du classement général des meilleures ventes de voitures en France. Et 75 % de ces Sandero sont vendues en version Stepway, avec au choix le moteur diesel dCi 90 ou le moteur essence TCe 90. Ce dernier prend, depuis un an maintenant, l'avantage sur le dCi en volumes de ventes... à tel point que Dacia a parfois du mal à fournir et répondre à la demande, avec des délais qui s'allongent pour certaines concessions. Un basculement logique tant pour des raisons fiscales avec l'incertitude qui plane sur le diesel, que pour la controverse écologique autour des particules et l'intérêt économique vu la différence de prix entre essence et diesel (1 550 euros).

Toutefois, le diesel conserve encore la préférence des gros rouleurs, certes plus rares sur le segment de marché des citadines, mais qui font leurs calculs de rentabilité en prenant en compte la consommation supérieure de l'essence. C'est là que Borel intervient en proposant une troisième voie : en attendant l'imminente version Dacia de la Stepway au gaz, le spécialiste GPL, lui, a



SANDERO STEPWAY
dCi 90
TCE 90 GPL

Si l'essence grignote lentement des parts de marchés sur le diesel au point de devenir majoritaire dans les ventes de Sandero, le GPL apparaît comme un séduisant outsider en réunissant les avantages des deux motorisations. Pour la première fois, nous opposons la Sandero Stepway dCi 90 à la version TCE 90 GPL « Borel », aux prix et aux prestations très proches.

 **Olivier Duhautoy**  **Olivier Duhautoy**

depuis longtemps converti le petit TCE et propose logiquement une version Stepway TCE GPL de 90 chevaux. Une alternative au diesel ? La réponse tout de suite !

Présentation et équipements

Qu'est-ce qui ressemble le plus à une Sandero Stepway qu'une autre Sandero Stepway ? De fait, à part leur couleur, rien ne différencie nos deux adversaires d'un jour. On retrouve donc une présentation extérieure identique et une présentation intérieure quasi similaire à quelques nuances d'équipements près. En effet, par rapport à la Stepway Prestige du constructeur, la Stepway « Borel » n'embarque pas le radar de recul (proposé à 120 euros en option) mais offre en contrepartie la roue de secours et la cartographie Europe. Pour le reste on retrouve bien entendu une planche de bord identique, de même que la sellerie spécifique Stepway : le rapport qualité/équipements/prix est

toujours aussi étonnant à bord de la petite Dacia qui s'affiche sans complexe face à des rivales plus huppées et plus chères. Égalité donc à ce niveau entre nos deux rivales, les différences d'équipement atténuant un peu, on y reviendra, la légère différence de prix.

Moteur, performances

C'est évidemment sous le capot qu'apparaissent les principales différences. Commençons par le 1.5 dCi qu'on ne présente plus. Issu de la famille des moteurs « K » de Renault (notamment les 1.4 et 1.6 MPi), ce petit bloc diesel reste toujours l'une des références du segment, près de 15 ans après sa sortie. Hormis un problème de pompe sur les premiers millésimes au début des années 2000 (et qui n'a pas concerné les Dacia), il s'avère en outre d'une fiabilité redoutable : nous avons croisé des Logan dCi dépassant les 500 000 km sans souci (voir Daciattitude n° 3). Remanié année 



STEPWAY 1.5 DCI 90



BAISSE DE RÉGIME

Alors qu'il représentait plus de 60 % des ventes il y a deux ans, le dCi est aujourd'hui minoritaire face à l'essence dans les ventes de Sandero. Une situation plutôt logique pour une citadine amenée à moins rouler...

➤ après année, il est aujourd'hui à la croisée des chemins avec l'adoption imminente des normes Euro 6 et donc du Stop & Start (voir dans ce numéro). Notre exemplaire d'essai était encore en Euro 5, avec filtre à particules, et surtout 220 Nm de couple, une valeur que l'on trouvait il y a encore quelques années sur de bien plus gros moteurs.

Avec ses 90 chevaux, il n'a évidemment aucun mal à emmener la légère (1 083 kilos) Sandero malgré des rapports de boîte trop longs, notamment entre les 4^e et 5^e rapports. Face à lui, le petit 3-cylindres TCe paraît bien frêle avec ses 900 cm³ : si la puissance affichée est identique, le couple est bien plus modeste avec seulement 135 Nm obtenus à 2 500 tours. La conversion GPL effectuée par Borel a cependant l'immense avantage d'une cartographie sur mesure et optimisée qui gomme

sensiblement le creux à bas régime et rend le moteur plus linéaire. Le travail réalisé est remarquable et le TCe offre, nous allons y revenir, plus d'agrément dans cette version GPL Borel que sur la version essence de série. Côté performances, diesel et GPL se tiennent dans un mouchoir de poche : la vitesse maxi est pratiquement identique (168 km/h pour le

TCe, 167 pour le dCi) et le 0 à 100 km/h comme le 1 000 mètres départ arrêté sont très proches. Là encore, le travail réalisé par Borel sur le moteur TCe est à saluer puisque les performances ne baissent pas par rapport à la version essence.



durant l'essai

Conduite et agrément

À la conduite, le TCe, son petit turbo et sa transmission plus courte offrent un agrément certain à l'accélération, sans toutefois réussir à semer le dCi. En revanche, en reprises, le diesel fait parler son couple plus imposant et montre un agrément mécanique supérieur sur autoroute et même, plus étonnant, sur les routes de montagne où il impose moins de recourir au levier de vitesses. En revanche, il génère bourdonnements et vibrations à tous les régimes, même si le TCe, du fait de son

Agrément moteur, couple
Consommation
Fiabilité éprouvée



Vibrations
Incertitude fiscale sur le diesel
Étageage de la boîte



Le prix

Sandero Stepway 1.5 dCi 90
À partir de 12 650 €

Version essayée
Prestige Stepway
1.5 dCi 90

14 150€

Ni bonus, ni malus



LE JEU DES 7 ERREURS

À l'extérieur comme à l'intérieur, rien ou presque ne différencie nos deux Stepway. Le tableau de bord et son compte-tours sans zone rouge sont même identiques ! Il faut ouvrir la trappe à carburant pour voir la différence...

VALEUR SÛRE

Malgré les polémiques, le dCi continue son chemin et le lancement de la version Euro 6 est imminent. Malgré les vibrations et la sonorité, ce bloc dispense toujours un excellent agrément de conduite et reste le champion en consommation.

architecture 3-cylindres, n'est pas non plus exempt de ces défauts, nettement moins perceptibles toutefois.

Le dCi est également plus à son aise en charge du fait encore une fois du couple omniprésent et d'un moteur qui accepte, tout en souplesse, de repartir dès 1 200 tours. Une fois en ville, la donne change et le TCe GPL s'avère plus adapté : quasiment inaudible à l'arrêt, son moteur s'avère nettement plus discret que le diesel. Vivement la version dCi Euro 6 avec la coupure moteur au feu rouge ! Sur petites routes enfin, le TCe semble au départ plus plaisant à conduire : de caractère plus joueur, il accepte sans rechigner de monter dans les tours. Toutefois, entre le régime de couple maxi et celui de la puissance maxi (entre 2 500 et 5 000 tours donc), le downsizing montre ses limites et il ne se passe pas grand-chose aux abords de la zone rouge. Le dCi a forcément une plage d'utilisation encore plus limitée, mais répond présent en toutes circonstances. Reste une fois de plus l'étagement discutable de la boîte avec sa 5^e trop longue. À noter que dans les deux cas les rapports de boîte ont été légèrement raccourcis comparé à la Sandero normale, notamment pour

tenir compte des roues de 16 pouces et des pneus plus larges.

Consommation, autonomie, budget

Reste le principal objet du comparatif, la consommation et le budget. Entre le TCe essence et le dCi, le « problème » est simple : à utilisation similaire, le TCe consomme en moyenne près de 2 l/100 de plus. Il s'adresse donc naturellement à ceux qui font moins de kilomètres à l'année, tandis que le diesel reste le favori des gros rouleurs. Mais le TCe GPL change la donne : première constatation, la surconsommation habituellement imputée au GPL est ici pour ainsi dire nulle, un phénomène que nous avons déjà pu constater avec notre Logan Daciattitude. Et comme le GPL est proposé en moyenne à 0,85 € le litre contre 1,20 € pour le gasoil, le budget carburant est quasi identique : 6,12 € pour le TCe (qui consomme 7,2 l/100 en moyenne) et 6,24 € pour le dCi (5,2 l/100). Voilà qui change la donne et qui relance directement l'intérêt du TCe GPL ! D'autant que la différence de prix s'estompe à équipement égal : avec

Sandero Stepway 1.5 dCi 90

Motorisation

1.5 dCi 90 //
4 cylindres, turbo-diesel, common-rail //
1461 cm³ //
90 ch (66 kW) à 3750 tr/min //
220 Nm à 1750 tr/min //

Boîte de vitesses

Mécanique, 5 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5) //
8,69/16,56/26,27/35,88/49,13 //

Dimensions

4081 x 1733 x 1559 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2590 mm //

Masses

Poids à vide : 1083 kg //
MMAC : 1600 kg //

Capacités

Coffre en 5 places : 320 l //
Réservoir : 50 l //

Performances

Vitesse maxi : 167 km/h //
0 à 100 km/h : 11,8 s //
1000 m D.A. : 33,8 s //

Consommations constructeur

Mixte : 4 l/100 //
Émissions : 105 g/km CO₂ //



STEPWAY BOREL 0.9 TCE 90 GPL



ÉCO-RESPONSABLE

Le GPL est une solution alternative au diesel avec un budget équivalent, voire inférieur, à l'usage. De plus, sans rejet de particules et avec 20 fois moins de NOx, c'est un carburant bien plus propre.

le radar de recul, la Stepway Borel est affichée à 14 520€ contre 14 370€ pour la Stepway dCi avec roue de secours et cartographie Europe, soit 150 € seulement de surcoût. Sur le plan budgétaire, le TCe fait aussi la différence en termes d'entretien : il y a certes le système GPL à vérifier périodiquement, mais, à la différence du dCi, le TCe utilise une chaîne de distribution et n'embarque pas de filtre à particules, deux éléments pouvant s'avérer coûteux sur un budget d'entretien global. Nous reviendrons d'ailleurs en détail dans le prochain numéro sur les coûts d'entretien des véhicules GPL : contrairement aux idées reçues, le coût des révisions n'est au global pas plus élevé que sur un moteur essence. Dernier point enfin qui a son importance, notamment pour ceux qui roulent beaucoup : l'autonomie. Avec son réservoir de 50 litres (en réalité plutôt 55), la Sandero Stepway dCi offre

environ 1 000 kilomètres d'autonomie. Côté GPL, les installations Borel se distinguent par l'utilisation d'un grand réservoir GPL de 58 litres (contre 32 pour la Sandero GPL 1.2 16v de Dacia), permettant déjà plus de 700 kilomètres d'autonomie, et conserve bien entendu le réservoir d'essence d'origine qui à son tour permet de parcourir environ 700 kilomètres. Il sera bien entendu plus intéressant de rouler le plus souvent possible au gaz, mais l'autonomie de l'ensemble est impressionnante.



Conso

durant l'essai

Écologie et conclusion

Outre l'aspect financier, le choix du GPL se fait aussi beaucoup par conviction écologique. Même s'il circule quelques contre-vérités sur les diesel modernes, force est d'admettre qu'en attendant l'Euro 6, ces derniers sont encore critiquables sur de nombreux points, notamment en termes d'émissions de particules fines. Un reproche dont l'essence n'est d'ailleurs pas exempte car après l'application des normes Euro 6 en septembre, les moteurs essence émettront souvent plus de particules que les diesel : la norme Euro 6C imposant les filtres à particules pour l'essence

Moteur volontaire et silencieux
Solution « propre »
Adaptation Borel de qualité



Manque de couple
Un peu juste en charge
Agrément autoroutier



Le prix

Stepway GPL Borel
À partir de 14 400 €

Version essayée

Stepway Borel
0.9 TCe 90 GPL
14 400€

Ni bonus, ni malus



LE GPL EN TOUTE DISCRÉTION

L'installation Borel ne se manifeste que par le commutateur-jauge sur la console centrale. Le grand réservoir de 58 litres prend la place de la roue de secours et n'ampute pas le volume de coffre.

LE MEILLEUR DU TCE

Grâce à la cartographie spécifique, le TCe ressort de sa transformation GPL bien plus agréable que d'origine. Plus linéaire, il s'affranchit de l'effet turbo trop marqué de la version essence.

n'entrera en vigueur qu'en 2018 et, dans ce laps de temps, le seuil de rejet toléré pour les particules est deux fois plus élevé pour les essence que les diesel ! Le GPL, lui, est à l'abri de ce problème puisque sa combustion ne rejette pas de particules. Par ailleurs il rejette 20 fois moins d'oxydes d'azote (NOx) que le diesel et 10 fois moins d'oxydes de carbone.

Au final, difficile après ce test de prononcer la victoire de l'une ou l'autre de nos deux Stepway : au-delà du classique débat essence/diesel, l'alternative GPL Borel est d'abord à saluer par sa grande homogénéité, améliorant même

les qualités d'origine du véhicule. Le spécialiste grenoblois comble également un vide béant dans la gamme Dacia puisque la Stepway et le TCe 90 GPL n'existent pas chez le constructeur. Quant à ceux qui font de l'écologie une priorité ou du moins un principe, le choix les portera naturellement vers cette solution. Pour les autres, à prix quasi équivalent tant à l'achat qu'à l'usage, le choix sera plus compliqué et dépendra en grande partie du ressenti et des impressions de conduite au volant de chacune des motorisations, et aussi de savants calculs de rentabilité. À vos calculettes ! ■

Sandero Stepway 0.9 TCe 90

Motorisation

0.9 TCe //
3 cylindres, turbo-essence //
898 cm³ //
90 ch (66 kW) à 5000 tr/min //
135 Nm à 1750 tr/min //

Boîte de vitesses

Mécanique, 5 rapports //
Vitesse en km/h à 1000 tr/min (1/2/3/4/5) //
6,88/13,11/20,80/28,40/38,89 //

Dimensions

4081 x 1733 x 1559 (L x l x h en mm) //
Empattement : 2590 mm //

Masses

Poids à vide : 1023 kg //
MMAC : 1550 kg //

Capacités

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

Performances

Vitesse maxi : 168 km/h //
0 à 100 km/h : 11,1 s //
1000 m D.A. : 33,1 s //

Consommations constructeur

Mixte : 5,4 l/100 (essence) //
Émissions : 125 g/km CO₂ (essence) //
106 g/km CO₂ (GPL E6)

à noter Pénurie de GPL chez Dacia !

Si les versions GPL des Sandero, Lodgy, Dokker et Duster sont toujours officiellement au tarif du constructeur, dans les faits de nombreux lecteurs nous indiquent que leurs commandes de véhicules GPL ont tout simplement été annulées ou modifiées pour des véhicules essence équivalents. La gamme GPL va en effet être remaniée en profondeur d'ici à la fin de l'année et de nouvelles motorisations devraient arriver avec un montage GPL en usine. Mais pour l'instant, difficile de commander un véhicule GPL dans le réseau Dacia à moins de tomber sur l'une des rares voitures en stock. Outre un choix de véhicules plus large (voir notre tarif page 97), Borel reste donc le principal fournisseur de Dacia GPL en France !

