

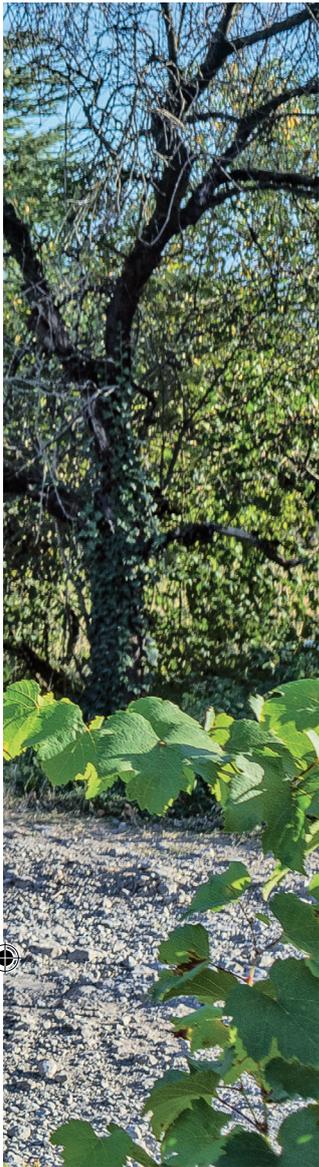


## Le GPL en version *automatique*



Le diesel et la boîte Easy-R, c'est fini ! Depuis l'arrivée des moteurs Blue dCi, la boîte pilotée apparue en 2015 sur Sandero et Logan MCV n'est plus proposée en association avec les blocs « mazout ». Elle est désormais réservée aux moteurs TCe 90. Mais alors que Dacia semble faire preuve de volontarisme avec le GPL, il est étonnant de constater que ce dernier n'est disponible au catalogue qu'en boîte manuelle. Oubli ou stratégie délibérée de Dacia ? Toujours est-il qu'il est dommage de ne pas pouvoir profiter des deux technologies ensemble, la boîte automatique étant plutôt pertinente sur une voiture au gabarit de citadine et le GPL étant, pour les années qui viennent, le seul carburant toléré dans plusieurs centres urbains (voir page 38).

Heureusement, Borel, qui s'est fait une spécialité de proposer des versions GPL introuvables ailleurs, offre à son catalogue la boîte Easy-R associée au TCe 90 GPL sur les Sandero, Logan MCV et même Logan ! C'est bien entendu la Sandero, notamment dans sa variante Stepway, qui est la plus demandée : nous avons donc pris le volant de cette sympathique version Prestige XR,



**SANDERO**  
**Stepway**  
TCe 90 GPL Borel Easy-R

La boîte pilotée Easy-R n'est désormais plus disponible qu'avec le moteur TCe 90. Mais pas avec la version GPL, du moins chez Dacia France : une lacune comblée par Borel qui propose déjà cette association depuis plusieurs années. Elle retrouve même une seconde jeunesse avec le retour en grâce du GPL !

 Olivier Duhautoy  
 Raphaël Hétier

trois ans déjà après la présentation de la boîte pilotée au salon de Francfort 2015.

### Les forces en présence

Difficile de croire que la Sandero a désormais six ans révolus : la voiture préférée des Français reste parfaitement dans le coup en termes d'esthétique, notamment depuis son restylage très réussi de fin 2016. Tellement réussi, même, qu'il n'apparaît pas urgent de renouveler le modèle qui fait encore un carton dans les ventes et réussit l'exploit d'une croissance à deux chiffres année après année, quand les ventes d'un modèle ont en général tendance à décliner avec l'âge.

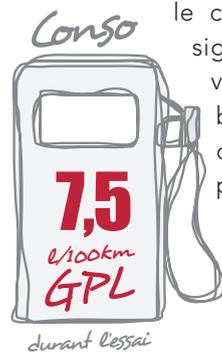
Toute pimpante dans sa livrée rouge de feu, notre exemplaire ne se différencie pas, à l'extérieur, de ses homologues

tournant à l'essence ou au GPL si ce n'est les petits logos Borel sur les ailes avant.

Il faut se pencher à l'intérieur pour voir les particularités de ce modèle pas comme les autres. On remarque bien sûr les deux pédales seulement et le levier caractéristique de la boîte Easy-R.

À la base de ce dernier, on retrouve le commutateur-jauge GPL, seul signe visible indiquant que la voiture roule au gaz. C'est bien sûr la combinaison de ces deux éléments qui fait la particularité de cette version, nous allons y revenir. L'autre surprise concerne la console centrale, puisqu'on y trouve la climatisation automatique (de série sur cette finition Prestige XR

haut de gamme) désormais en option aussi chez Dacia, mais également des aérateurs centraux spécifiques. ➤



### Le prix

**Sandero Stepway TCe 90 GPL Borel Easy-R**  
À partir de 14 880 €

#### Version essayée

Stepway Prestige XR  
TCe 90 GPL Borel Easy-R

**16 140 €**

Ni bonus ni malus



01

➤ Sous le capot, on retrouve le petit 0.9 TCe qui a lui aussi évolué en six années de carrière chez Dacia et notamment depuis l'arrivée de la version Euro 6. Cette dernière offre en effet un couple plus élevé (140 Nm contre 135 pour la version Euro 5) et surtout la fonction overtorque qui délivre, temporairement pendant les phases d'accélération à pleine charge, une puissance qui passe de 90 à 96 chevaux et un couple qui culmine à 150 Nm. Certes, on est encore loin des 115 chevaux et 200 Nm des Sandero de la Cupa Dacia (voir page 96), mais les contraintes ne sont pas les mêmes non plus !

### Simple mais efficace

La Sandero a en effet pour tâche d'assumer le rôle d'auto polyvalente, capable aussi bien de se faufiler en ville que d'offrir le confort suffisant à de longs voyages pour une petite famille et ses bagages. Elle est pour cela bien secondée par la boîte Easy-R qui affranchit le conducteur de la pédale de gauche. Rappelons en effet que cette boîte pilotée (selon le vocable officiel de la marque) appartient à une espèce en voie de disparition, celle des boîtes mécaniques robotisées à simple embrayage, là où les boîtes automatiques font désormais

majoritairement appel à la technologie du double embrayage comme l'excellente boîte EDC un temps proposée sur Duster.

Ici, il s'agit pour rappel d'une boîte mécanique dont les opérations d'embrayage/débrayage sont automatisées grâce à des actuateurs électriques qui passent les vitesses et actionnent l'embrayage à votre place. Sans prétendre rivaliser avec la douceur et la célérité des vraies boîtes automatiques, elle n'en constitue pas moins une solution efficace et économique pour les amateurs de conduite « deux pédales » qui trouvent grâce à elle l'offre la moins chère du marché.

### Mariage réussi

Cela faisait quelques mois que nous n'avions pas eu l'occasion de conduire une Dacia Easy-R et il faut avouer que nous avons été agréablement surpris par notre petite Sandero. Le moteur en lui-même est nettement plus agréable qu'auparavant et, comme nous l'avons noté lors de nos essais de la version Euro 6, le TCe est moins brutal :

### 01. UN PEU PLUS DE LUXE

L'intérieur de la finition Prestige XR se distingue par la forme des aérateurs centraux, hérités des Logan et Sandero... Renault ! De même que la climatisation automatique qui est commune avec la Clio et le Captur.

### 02. INDÉMODABLE

Malgré six années d'existence, la Sandero ne semble pas vieillir. En Stepway, son look baroudeur fait un carton et rajoute au charme de cette citadine polyvalente qui démontre de belles aptitudes à la fois en ville et sur la route, sans délaisser les chemins au besoin.



02

Association GPL et Easy-R réussie  
Confort de conduite  
La seule citadine automatique GPL du marché



Boîte encore un peu lente  
Plage de couple étroite





## MARIAGE RÉUSSI

Le TCe 90 se marie fort bien avec la boîte Easy-R et l'ensemble fonctionne parfaitement au GPL. Un ensemble très cohérent en ville où les avantages écologiques du GPL et le confort de la boîte automatique rendent la voiture très douée en environnement urbain

l'effet turbo assez désagréable en ville, dû à une plage de couple trop limitée, a bien été atténué, à défaut d'avoir totalement disparu. Mais associé au GPL Borel qui dispose d'une cartographie spécifique, il lisse encore son caractère à bas régime et profite d'une rondeur que les modèles essence ne connaissent pas. Suite à des remontées clientèle, la gestion de la boîte s'est vue améliorée au fil du temps par des mises à jour logicielles qui la rendent aujourd'hui parfaitement fréquentable. Certes, elle n'a pas résolu son problème principal, la lenteur de passage des rapports, mais l'a quand même amélioré. Même constat en ce qui concerne la douceur de passage : l'Easy-R a toujours été une bonne élève face aux boîtes de même technologie (notamment l'ETG de PSA ou l'épouvantable ASG de Volkswagen) et les à-coups de transmission peuvent facilement être évités en soulageant légèrement l'accélérateur. Le mariage du GPL et de la boîte Easy-R nous a franchement convaincus et, comme souvent, c'est au bout de plusieurs années de carrière que les modèles Dacia révèlent tout leur potentiel !

### Une offre unique

Agréable en ville, où on apprécie franchement d'être débarrassé de la corvée des passages de vitesses, notre Sandero ne nous a pas déçus sur route

(même en montagne) ni sur autoroute. La boîte s'accorde bien avec la philosophie de la voiture et offre un confort appréciable même si elle semble encore parfois (mais de plus en plus rarement) un peu « perdue » dans certaines situations. Avantage non négligeable, elle ne fait pas augmenter la consommation qui reste strictement identique à celle de la version à boîte manuelle, soit 7,5 l/100 de GPL en moyenne, réalisés sur un parcours plutôt montagneux.

Ce n'est pas son seul atout côté tarifaire car, avec son équipement pléthorique (clim auto, GPS Bluetooth, quatre vitres électriques, régulateur-limiteur de vitesse, caméra de recul...), la Sandero TCe Easy-R GPL Borel est une proposition unique à ce tarif. À un peu plus de 16 000 euros en version Stepway Prestige XR (les tarifs débutent par ailleurs à 13 940 euros en Sandero classique et 14 880 euros en Stepway), il s'agit de la seule citadine polyvalente GPL et automatique du marché. Un pari sur l'avenir non dénué de sens au vu des contraintes réglementaires et tarifaires qui pèsent chaque jour un peu plus sur l'automobile... ■



### 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 //  
Ni bonus ni malus //