



LES AUTRES ÉNERGIES



Dacia Sandero Stepway GPL

La double bonne affaire

Rouler en Dacia est déjà économique en soi, mais choisir sa Sandero Stepway en variante TCe 90 GPL, c'est faire une acquisition avantageuse. Cela dit, faites vite, car il ne reste plus que quelques exemplaires à saisir...

Un plein de carburant autour de 25 €, ça ressemble à une lettre au Père Noël. Pourtant, c'est une réalité avec cette Dacia Sandero Stepway 0.9 TCe 90 GPL, baptisée ECO-G. Alors nous avons décidé de passer un peu de temps avec, et pour deux bonnes raisons. La première, c'est que ce petit trois-cylindres est le premier moteur suralimenté adapté au GPL par la marque, ce qui promet un bien meilleur agrément que les blocs 1.4 et 1.6 atmosphériques, faiblards en couple, utilisés jusque-là. La deuxième, c'est que le GPL étant un gaz, il nous est impossible d'en mesurer la consommation avec nos débitmètres habituels.

Seule solution, effectuer, en plus de nos mesures sous protocole certifié ISO 9001, un très long kilométrage, en doublant les parcours, une fois au SP95, et une autre fois au GPL afin d'évaluer,

le plus précisément possible, l'écart de consommation, sachant que rouler au gaz rend les moteurs plus gourmands. Faire le plein de GPL est chose aisée, et c'est même davantage sécurisé que faire le plein de super. Gaz oblige, un connecteur étanche caché dans la trappe à carburant accueille le pistolet de la station, qu'il faut verrouiller fermement avant de pouvoir faire le plein en appuyant simplement sur un bouton.

Test longue durée

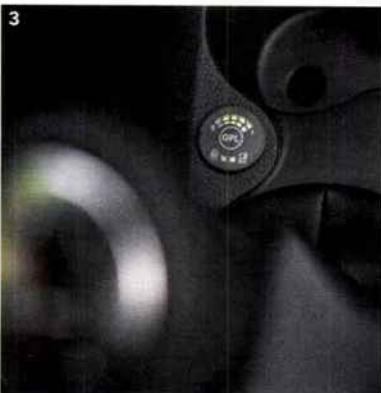
Dans cette Sandero, le réservoir torique de 32 l est placé dans le logement de la roue de secours, sous la moquette du coffre. La cinquième roue étant remplacée par un kit anticrevaillon. Dans les faits, seuls 30,5 l de ce réservoir sont utilisables, car ensuite la pression est trop faible pour alimenter le moteur. Quand

le remplissage s'arrête, on déverrouille le pistolet, ce qui provoque une brève émission de gaz (celui contenu entre les deux valves d'étanchéité), un peu comme quand on ouvre une boisson pétillante, et c'est terminé. Comme il n'y a qu'un peu plus de 1 700 stations GPL en France (au 1^{er} septembre 2019), et qu'elles sont disposées en majorité dans les grandes agglomérations et le long des axes principaux, il est prudent de s'équiper d'une application les répertoriant quand on voyage.

Nous vous conseillons "myLPG.eu" qui fonctionne dans l'Europe entière, vous donne les stations autour de vous, avec souvent les prix pratiqués (ce qui permet de sélectionner la moins chère) et propose même de vous guider, via Google Maps, jusqu'à celle choisie. Une aide bien utile quand vous sortez de vos itinéraires connus. Dernière précision, la grande



DACIA SANDERO



1 À gauche de l'orifice de remplissage de sans-plomb, celui du GPL est parfaitement intégré sous la trappe.

2 Quand on déconnecte le pistolet de GPL, une bouffée de gaz s'échappe brièvement, un peu comme quand on ouvre une bouteille de boisson gazeuse.

3 Devant le levier de vitesse, la jauge de GPL n'est ni précise ni très lisible. Au centre, le bouton commande le passage du gaz au sans-plomb.

4 Les plastiques sont tous durs, mais plutôt bien assemblés. L'écran du GPS est un peu bas.

majorité des pompes GPL ne dispose pas d'une fonction de paiement 24h/24 par carte bancaire. Donc attention, le plein est difficile la nuit. Mais pas de soucis d'autonomie puisque cette Sandero, comme tous les modèles GPL, fonctionne aussi au sans-plomb, même si ce n'est pas le but puisque cela coûte plus cher.

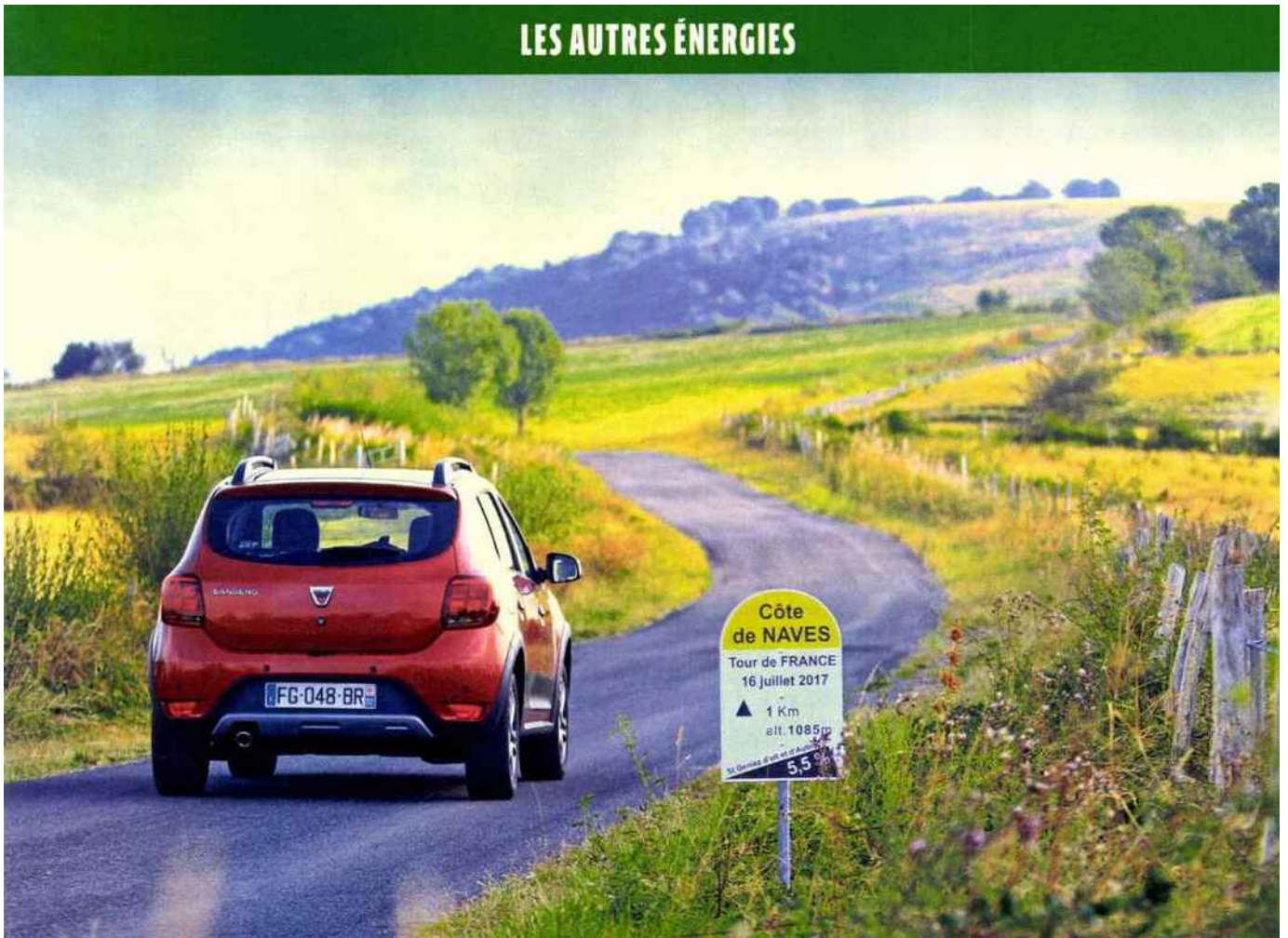
Démarrage au sans-plomb

Il vous faudra toutefois avoir un minimum d'essence dans le réservoir puisque le démarrage moteur froid s'effectue toujours, et automatiquement, au super, avant de basculer seul au GPL au bout de quelques dizaines de secondes. Un fonctionnement au gaz qui se manifeste par un claquement de relais bien audible, ainsi que l'allumage d'une diode verte sur l'afficheur spécifique au GPL implanté à gauche de la commande de boîte. Cela fait certes un peu "adaptation après-vente", mais il s'agit bien d'un équipement d'origine monté en usine, avec la carte grise qui va avec, donnant droit à la gratuite ou à un demi-tarif dans la plupart des départements. Au centre de ce petit afficheur se trouve un bouton permettant de forcer, si vous le souhaitez, le fonctionnement au sans-plomb, matérialisé par l'allumage d'une diode en orange. Mais tant qu'il y a du GPL, cette ECO-G choisit automatiquement ce carburant moins cher et réputé





LES AUTRES ÉNERGIES



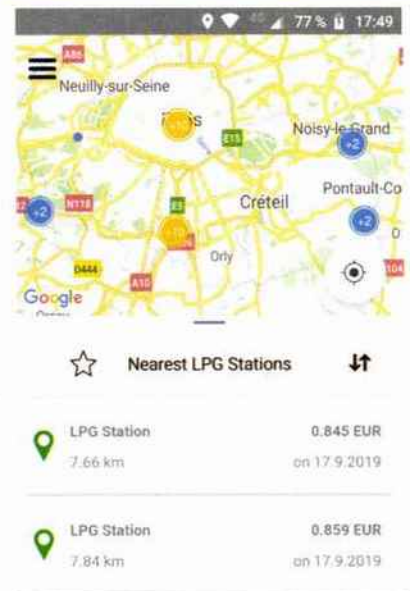
Aucun risque de panne sèche, si la pompe GPL est trop loin, on peut à tout moment repasser au sans-plomb

plus propre que l'essence, notamment côté particules. C'est donc parti pour notre périple de près de 5 000 km, à travers la Bourgogne, l'Auvergne (les pompes y sont rares), l'Aubrac, les Cévennes, le Gard, puis le Var et retour, en alternant route, autoroute, montagne et ville. On retrouve dans cette ECO-G les qualités habituelles de la Sandero Stepway qui, malgré son tarif serré (seulement 13 690 € richement équipée avec 4 vitres électriques, limiteur/régulateur de vitesses, clim' auto., GPS...) n'est pas un modèle au rabais. Certes, quelques bruits d'air – pas trop gênants toutefois – sont présents dès

110 km/h, les plastiques sont tous durs et on aurait aimé un réglage lombaire ainsi qu'une assise un peu plus longue. Mais les grandes étapes sont effectuées sans fatigue importante, d'autant que l'habitabilité, comme le volume de coffre assez généreux, permettent à toute la famille de voyager avec assez d'aisance.

De beaux restos

De plus, comme souvent chez Dacia, et plus encore sur cette Stepway rehaussée de 41 mm, les suspensions travaillent sur de grands débattements, et affichent une belle progressivité, synonyme de bon confort. Seules les roues en aluminium de 16 pouces remontent quelques trépidations sur les bouches d'égout aux basses vitesses. Et quand on aborde la route ou la montagne, ce châssis ancien – il dérive de la Clio 2 de 1998 – affiche encore de jolis restos, avec une belle efficacité et un équilibre très sûr, quelles que soient les conditions. Sans oublier que sa direction à assistance électro-hydraulique, certes un peu lourde en ville, donne toujours un bon ressenti de l'adhérence disponible en virage. Toujours dans le coup, la Sandero, d'autant qu'avec



L'appli "myLPG.eu" est bien utile pour trouver, dans toute l'Europe, les stations GPL les plus proches... et les moins chères ! Elle propose même de vous guider au moyen de Google Maps.



un poids maîtrisé (seulement 1 134 kg mesurés par nos soins), son petit trois-cylindres se montre à la hauteur. Il manque bien un peu de tonus sous 2 000 tr/mn, mais ensuite il fournit des relances très correctes. Mieux vaut quand même rétrograder pour doubler, car la 5^e de sa boîte manuelle (qui accroche un peu) s'avère trop longue. Mais ce 0,9 TCe permet de dépasser sans soucis sur route, et nos mesures ont montré qu'il est même un peu plus performant quand il fonctionne au GPL (Seulement 11,9 s pour passer de 80 à 120 km/h en 4^e, contre 13,1 s au SP95). Seul vrai bémol en matière d'agrément, valable au sans-plomb comme au gaz, le 0,9 génère pas mal d'à-coups en ville. Ce trois-cylindres y est habituellement peu sensible, mais il est ici malmené par la technologie de climatisation adoptée.

Climatisation remuante

Car il existe deux types de compresseur de climatisation : le plus sophistiqué est à cylindrée variable, capable d'adapter sa prise de puissance sur le moteur en fonction du besoin de refroidissement de l'habitacle. L'autre, moins cher, est à cylindrée fixe, et consomme toujours le maximum de puissance. Pour régler la température demandée à bord, il doit s'enclencher et se couper régulièrement, ce qui crée les à-coups. Par mesure d'économie, sur toutes ses Sandero, Dacia a choisi cette dernière solution technique qui, de plus, aggrave le manque de tonus de ce TCe 90 sous 2 000 tr/mn quand le compresseur s'enclenche. Désagréable en ville, ce défaut est heureusement nettement moins perceptible dans les autres usages.

Venons-en maintenant au bilan de la consommation au terme de tous ces kilomètres. En moyenne, la consommation de GPL ressort à 9,6 l/100 km, contre 7,2 l/100 km de SP95, soit une augmentation importante de 33%. Elle se décompose comme suit : 9,1 l/100 km en ville au lieu de 6,8 l/100 km, 9,6 l/100 km sur route au lieu de 6,9 l/100 km, et 10,8 l/100 km sur autoroute contre 8,5 l/100 km. Mais compte tenu du tarif attractif du GPL – il est assez facile d'en trouver à moins de 0,80 €/l en grande surface – cette surconsommation non négligeable permet tout de même de rouler nettement moins cher avec un coût autour de 8,40 €/100 km, contre environ 10,80 €/100 km au super. En moins de 30 000 km, le surcoût à l'achat de 700 € pour cette variante GPL est ainsi amorti. De quoi craquer, malgré l'obligation de faire le plein souvent, car l'autonomie varie entre 270 km sur autoroute, et un peu moins de 340 km en ville et sur route.

Sauf que Dacia vient de faire une mauvaise blague... Cette variante ECO-G n'a finalement pas été réhomologuée cet été alors qu'elle aurait dû l'être, et vient donc de disparaître du catalogue ! Il en reste heureusement encore quelques-unes en stock, mais il ne faut pas traîner. Cette variante devrait, certes, revenir en début d'année prochaine, mais cette fois équipée du nouveau trois-cylindres 1.0 100 ch (nommé HR10) inauguré récemment par la Clío 5, qui aura droit aussi à sa variante GPL. On en reparle donc bientôt...

/// TEXTE C. CONGREGA - PHOTOS C. CONGREGA ET A. KRASSOVSKY

Des questions ? Contactez
les-essayers@automobile-magazine.fr



LA SYNTHÈSE DE NOTRE ESSAI

Dacia Sandero

TCe 90 GPL

Moteur 3 cyl. T-ess. 125, 898 cm³, Puiss. 90 ch à 5 000 tr/mn, Couple maxi 140 Nm à 2 250 tr/mn, Transmission AV, méca. 5 vitesses, Pneus AV/AR 205/55 R 16, L/l/h, 4,09/1,76/1,53 m, Réservoir 50 (SP 95) -32 l (GPL)
Fabriquée en Roumanie ou au Maroc

BUDGET

Prix **13 690 €** / Bonus-malus **0 €**

CO₂ **114 g/km**

Main-d'œuvre*** **72,80 €** Bon

Qualité du SAV Bon

Conso. moyenne**

9,6 l/100 km Moyen

Ville **9,1 l** Route **9,6 l** Autoroute **10,8 l**

Autonomie **317 km** Mauvais

Conso. moyenne**

7,2 l/100 km Moyen

Ville **6,8 l** Route **6,9 l** Autoroute **8,5 l**

Autonomie **694 km** Bon

CONDUITE

Agrément Moyen

Performances Moyen

Vit. maxi* **175 km/h** 0 à 100 km/h **13,2 s**

400/1 000 m DA **19,2 / 35,2 s**

Vit. maxi* **175 km/h** 0 à 100 km/h **13,5 s**

400/1 000 m DA **19,3 / 35,7 s**

Poids **1 134 kg**

SÉCURITÉ

Tenue de route Bon

Visibilité Bon

Freinage d'urgence à 100 km/h **40 m** Moyen

à 130 km/h **68 m** Moyen

Reprises 80 à 120 km/h en 4* **11,9 s** Bon

en 5* **18,6 s** Décevant

Reprises 80 à 120 km/h en 4* **13,1 s** Bon

en 5* **21,8 s** Décevant

CONFORT

Bilan sonore au ralenti **41 dBA** Bon

à 90 km/h **68 dBA** Moyen

à 130 km/h **74 dBA** Décevant

Suspensions

Ville Bon Route Excellent

FONCTIONNALITÉS

Qualité perçue Décevant

Ergonomie Moyen

Position de conduite Moyen

Aspects pratiques Moyen

Habitabilité

AV Bon AR Moyen

Coffre mesuré **250 dm³** Moyen

NOTRE VERDICT

En matière de rapport prix-prestations, cette Sandero Stepway GPL est absolument imbattable, sans imposer de vrai désagrément au quotidien. Chapeau!

GPL | SP 95

*Données constructeur. **40% ville, 40% route, 20% autoroute. *** Taux horaire moyen de main-d'œuvre.