



Dacia Sandero

Genoeg is genoeg

Autotest | Genoeg is genoeg. Dat klinkt even logisch als "een Dacia is een Dacia". Maar het nieuwe Dacia is niet gelijk aan het oude Dacia. De eerste Dacia's waren in alle opzichten uiterst eenvoudig en daarom uitzonderlijk voordelig. De nieuwe Dacia Sandero daarentegen ziet er goed uit, heeft een complete uitrusting en bedient zich van de nieuwste techniek van moederbedrijf Renault. Is de nieuwe Sandero wel een echte Dacia?

Onderweg naar de testlocatie kruist een Dacia Logan het pad. De Logan werd in Nederland geïntroduceerd in 2006 en vormde een uniek concept. Op alle punten bood de Logan slechts het hoogst noodzakelijke om de prijs laag te kunnen houden. Bij de vormgeving werd vooral rekening gehouden met lage productiekosten, niet met het uiterlijk. De uitrusting was Spartaans en de techniek was zo simpel dat Oost-Europese garages de auto zonder gespecialiseerd gereedschap konden herstellen.

Nieuw

Naast de eerste Dacia's is de nieuwe Sandero een compleet andere auto. De vormgeving is modern en de bouwkwaliteit verdienstelijk. In het interieur is de spartaanse opzet van weleer ver te zoeken en verraadt niets de lage prijs. Het dashboard wordt zelfs gesierd met chromen accenten! De ruimte voorin is prima en de bagageruimte is zelfs iets groter dan bij andere auto's van deze omvang. Dit gaat ten koste van de beenruimte op de achterbank, want die is juist beneden het gemiddelde.



De uitrusting bestaat nog steeds uit het hoognodige, zij het dat "hoognodig" anno 2012 heel wat meer omvat dan enige jaren geleden. Zo zijn vier airbags, een ABS remsysteem, een elektronisch stabiliteitssysteem, elektrisch bedienbare zijruiten en centrale portiervergrendeling standaard. Vanaf het hoge uitrustingsniveau is zelfs een radio met MP3 en

Bluetooth-connectiviteit standaard!

Uitrusting

Het zijn vooral de details waarop Dacia duidelijk heeft bespaard. Allerlei kleine zaken die inmiddels heel gewoon zijn, ontbreken op de Sandero. Denk daarbij aan een knipperlicht dat na een keer aanraken drie keer knippert of centraal geplaatste knoppen voor de bediening van de achterste zijruiten (dat bespaart een extra set knoppen).



Daarnaast wordt deze Roemeen gekenmerkt door typisch Franse trekjes: de toeter wordt bediend middels de hendel van de richtingaanwijzer en de snelheidsmeter toont alleen oneven snelheden (de gangbare maximumsnelheden in Frankrijk). De stoelen zijn allerminst Frans: ze zijn een slag te klein en de pasvorm laat te wensen over; hetgeen vooral op lange ritten opspeelt.

Zoals het hoort bij een moderne auto is een gecombineerd audio-, navigatie- en communicatiesysteem leverbaar. Speciaal voor Dacia is een eenvoudig systeem ontwikkeld (genaamd "MediaNav") dat wederom alleen het noodzakelijke biedt en geen overbodige extra's. Voor sommigen is dit zelfs een voordeel, want door het geringe aantal mogelijkheden is de bediening uiterst eenvoudig.

Techniek

Terwijl de vorige Dacia Sandero nog gebruik maakte van een oude Renault-motor, beschikt de nieuwe

Sandero over de modernste techniek van het moedermerk. De Sandero wordt geleverd met dezelfde hypermoderne motoren als de hagelnieuwe Clio. Op die manier is de auto niet alleen voordelig in aanschaf, maar nu ook in het gebruik.



Toch is er een belangrijk verschil. De Renault Clio beschikt over banden met lage rolweerstand, een stop/start systeem, een variabele oliepomp, een actieve grille en elektrische stuurbekrachtiging. Die zaken besparen veel brandstof, maar maken een auto ook kostbaar in aanschaf. De Sandero doet het daarom zonder al deze techniek. Met andere woorden: met exact dezelfde motor is de Renault Clio nog zuiniger.



Benzine of diesel?

Gelukkig is de driecilinder benzinemotor uit de Renault Clio van nature zo zuinig, dat de nieuwe Sandero nog steeds veel voordeliger rijdt dan de vorige generatie. Op de snelweg is een gemiddeld verbruik van 5.5 liter per 100 km goed haalbaar. Dankzij een aangepast uitlaatsysteem en veel geluidsisolatie zijn bekende nadelen van een driecilinder (roffelend geluid, onrustige loop) bovendien effectief weggenomen.

Dankzij de assistentie van een turbo zijn de prestaties van de 1.0 liter driecilinder ruim voldoende. Pas vanaf zo'n 2.000 toeren is het extra vermogen van de turbo merkbaar en daarom is de verleiding groot het toerental hoger te houden dan strikt noodzakelijk. De motor van de testauto liep bij een constant toerental niet altijd even regelmatig, maar dat is volgens een woordvoerder van Dacia exemplarisch.



De dieselmotor (niet leverbaar in Nederland) is merkbaar sterker en presteert met meer gemak,

hetgeen de Sandero een grootser en meer volwassen gevoel geeft. Omdat de dieselmotor over een breder toerenbereik meer vermogen levert, is het makkelijker om met de dieselmotor het door Dacia beloofde lage verbruik te realiseren.

Om de bestuurder te helpen zo zuinig mogelijk te rijden, is een schakelindicator standaard (zeker bij de benzinemotor is dat uiterst zinvol!). Ongeacht de motor schakelt de Sandero geheel gevoelloos. De schakelwegen zijn weliswaar kort, maar de schakelhendel heeft zo veel speling dat de bestuurder nooit zeker weet of de gekozen versnelling daadwerkelijk is ingelegd.



Weggedrag

De Dacia Sandero is een compacte auto tegen de prijs van een kleine stadsauto. Dat vertaalt zich niet alleen in meer ruimte voor hetzelfde geld, maar ook in meer comfort. Op de buitenweg voelt de Sandero stabiel dan een kleine stadsauto en dat geeft rust op de lange afstand. In de stad hobbelt de Sandero minder nadrukkelijk op slecht wegdek en ook dat biedt extra comfort.

Het weggedrag is vooral afgestemd op veiligheid. Het gevoel in het stuurwiel is minimaal en iedere vorm van rijplezier is ver te zoeken. Op slecht wegdek of in te snel genomen bochten (denk aan een uitwijkmanoeuvre!) reageert het onderstel echter voorbeeldig.

Conclusie

Dacia introduceert een geheel nieuwe Sandero. De Sandero is mooier, comfortabeler en moderner dan ooit tevoren. Daarmee is het verschil met soortgelijke modellen van andere merken een stuk kleiner geworden. De prijs ligt nog altijd duizenden euro's lager dan bij de concurrentie, maar ook op dit punt is het verschil minder groot dan voorheen.

Daar staat tegenover dat de nieuwe Sandero ook heel veel meer biedt dan de vorige generatie. De uitrusting is moderner geworden, het veiligheidsniveau is verhoogd en dankzij moderne motoren is de Sandero (veel) voordeliger in gebruik. De rijeigenschappen en ergonomie kunnen beter, maar gezien de lage prijs scoort de Sandero op deze punten toch een voldoende. Ook bij de nieuwe Dacia Sandero is het motto: genoeg is genoeg, maar dan wel volgens de normen van 2013. ■



Specificaties

Dacia Sandero TCe 90 Laureate

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	406 x 173 x 152 cm
Wielbasis	259 cm
Gewicht	937 kg
Aanhanger	465 kg
Aanhanger geremd	1.100 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	320/1200 l
Bandenmaat	185/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	898 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	90 pk @ 5250 tpm
Koppel	135 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,1 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	6,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	116 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 12.190,-
Prijs instapmodel	€ 11.190,-