



Dacia Sandero (2008 - 2012)

Huis, tuin en keuken geneugten

Autotest | Dacia heeft het goed begrepen. Niet iedereen is op zoek naar een auto met de uitstraling van een juweel, de prestaties van een raket en de luxe van een paleis. Het doel van een Dacia is de inzittenden droog en veilig van A naar B te brengen tegen minimale kosten. De nieuwe Sandero belooft dat zelfs beter te doen dan ooit tevoren.

Dacia is nog maar kort actief op de Nederlandse markt. Maar in het thuisland bouwt het Roemeense merk al enkele decennia imitatie Renaults. De Logan was het eerste model op de Nederlandse markt en het overweldigende succes van dat model smaakte naar meer.

De nieuwe Sandero heeft een modernere vormgeving en moet een nog grotere groep prijsbewuste kopers aanspreken. In plaats van een oubollige sedan heeft Dacia dit keer voor een vlotgelijnde hatchback gekozen.

Interieur

Alhoewel de Sandero een geheel nieuw model is, is de band met Renault ook nu onmiskenbaar. Sterker nog, op de achterklep prijkt een "Dacia, by Renault"-label. Het technische basis van de Sandero is gebaseerd op een vorige generatie van de Renault Clio.



Het gehele interieur doet denken aan een basisuitvoering van een ietwat verouderd Renault model. Zelfs de geur in de auto is onmiskenbaar die van een Renault! De opzet van de Sandero is elementair, maar met eenvoudige middelen heeft Dacia toch een heel aardige cockpit weten te maken. Dankzij contrasterende panelen heeft het dashboard zeker geen deprimerende Oostblok-uitstraling.

De standaarduitrusting is beperkt, maar al het noodzakelijke is aanwezig. Daarbij geldt dat raffinement de Sandero vreemd is. Alle knoppen zijn groot en grof. De optionele airconditioning kent twee standen: niets of snijdende poolwind.

Het is met name de basisuitvoering die het grootste voordeel biedt. Zodra de Sandero wordt aangekleed met opties, is het verschil met andere prijsvechters (Kia Rio, Chevrolet Aveo) minder groot. Veel kleine ongemakken en ergonomische missers van de voorganger van de Sandero zijn nu opgelost.



Ongeacht de uitvoering voelt alles degelijk en stevig. De portieren vallen met een solide "plof" dicht. Alleen de achterklep sluit met een goedkoop blikken geluid. De binnenruimte voor- en achterin is prima, zeker gezien de prijs van de auto. Voor het bedrag dat Dacia voor de Sandero vraagt, zijn normaalgesproken alleen

echte miniatuurtjes als een Daihatsu Cuore of Toyota Aygo te koop. Wie maximale ruimte tegen een minimale prijs zoekt, is bij Dacia aan het juiste adres (de Logan MVC doet dit overigens nóg beter).

Weggedrag

Omdat de Sandero een maatje groter is dan de meeste andere auto's in dit prijssegment, geeft de Dacia een meer volwassen gevoel op de snelweg. Mede dankzij het Renault-onderstel biedt de Sandero meer rust en stabiliteit dan kleinere auto's.

De wegligging is prima, zelfs in panieksituaties reageert de auto zeer goedmoedig. De stuurbeheersing (afhankelijk van de uitvoering) is geen aanrader. Ondanks deze voorziening stuurt de Sandero zwaar. Het gevoel in het stuurwiel is matig tot slecht; de Sandero stuurt zeer indirect.

Datzelfde geldt voor het koppelen en schakelen. Ook hier ontbreekt alle gevoel en verfijning waar de Europese koper inmiddels aan gewend is geraakt. De Sandero 1.4 vraagt de nodige gewenning. De eerste uren trekt menigeen met gierende motor en slippende koppeling op. Omdat alles zo indirect en gevoelloos werkt, vraagt het de nodige oefening om soepel met de Sandero te rijden. Daarna weet de Dacia-rijder niet anders en rijdt de Sandero even goed als de meeste tegenstrevers.



Prestaties

Het vermogen van de 1.4 motor is gering. Uit 1390 cc inhoud weet Dacia 75 pk / 112 Nm te halen en dat is minder dan de concurrentie. Dat komt omdat eenvoud voorop staat. Dacia kiest niet voor geavanceerde techniek om meer paardenkrachten uit minder liters te halen, maar voor eenvoudig te produceren en vooral eenvoudig te onderhouden mechaniek. Ook een simpele Roemeense dorpsgarage moet de Sandero kunnen onderhouden.

De basisuitvoering van de Sandero komt probleemloos mee met het verkeer, maar veel meer dan dat zit er niet in. Wanneer hard of haastig wordt gereden neemt het geluidsniveau snel toe en rijdt de Sandero minder prettig. Vlot passeren of invoegen kan best, maar de auto nodigt er niet toe uit.

Wie juist kalm rijdt heeft aan de Sandero een opmerkelijk stille en comfortabele auto. Omdat de Sandero welhaast een rustige rijstijl afdwingt, is het verbruik in de praktijk veel gunstiger dan Dacia belooft!

gezien biedt Dacia een prima auto. De Sandero behoort tot de allergeedkoopste auto's op de markt, maar biedt beduidend meer ruimte en comfort dan andere basismodellen. Het is vooral het instapmodel waarmee de Sandero optimaal voordeel biedt. ■



Conclusie

Alle waar naar z'n geld. Het is makkelijk om van alles aan te merken op de nieuwe Dacia Sandero. De auto kent weinig verfijning, de besturing is indirect en de prestaties matig.

Rekening houdend met de prijs mogen echter minder hoge eisen gesteld worden. En in dat licht



Specificaties

Dacia Sandero (2008 - 2012) 1.4 MPI Laureate

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	402 x 175 x 153 cm
Wielbasis	259 cm
Gewicht	1.040 kg
Aanhanger	570 kg
Aanhanger geremd	1.050 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	320/1200 l
Bandenmaat	185/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1390 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	75 pk @ 5500 tpm
Koppel	112 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13 sec.
Topsnelheid	161 km/u
Verbruik gemiddeld	6,6 l / 100 km
Verbruik stad	9,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	135 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 11.890,-
Prijs instapmodel	€ 7.990,-