



Dacia Bigster

De grote auto voor de kleine portemonnee

Autotest | De cijfers spreken voor zich. Middelgrote SUV's zijn de meest gewilde auto's van dit moment. Het is dus niet vreemd dat ook Dacia nu een middelgrote SUV introduceert: de Bigster. Tot nu toe specialiseerde het merk zich echter in kleine en dus voordelige auto's. Dus rijst de vraag: hoe weet Dacia zich te onderscheiden met een middelgrote auto?

Het antwoord: door een middelgrote auto te bouwen volgens het standaard-recept van Dacia. In tegenstelling tot andere fabrikanten kijkt Dacia eerst naar de prijs en bouwt dan binnen die limiet het product. Dat heeft het met de Bigster ook gedaan. Om een voordelige start te maken, nam Dacia de Duster als basis; daarvoor zijn de meeste investeringen immers al gedaan. De Bigster heeft dezelfde sympathiek eenvoudige uitstraling als de Duster, maar dan met beduidend meer verfijning, want dat is de norm in dit segment.

"net als ieder ander model van Dacia heeft de Bigster een solide, degelijk en eerlijk karakter"



Zo zijn de lijnen langgerekt, heeft de motorkap een kenmerkende vouw en is dit het eerste model van Dacia met two-tone lak. Samen met een grotere velgmaat (tot 19 inch) en een groot glazen dak zorgt dat voor de voorname uitstraling die hoort bij een auto uit een hoger segment. Let ook op de "verstopte" achterdeur, want de handgreep is verwerkt in de c-stijl voor een eleganter silhouet. Omwille van het milieu is geen chroom gebruikt en gezien het eindresultaat is dat ook helemaal niet nodig!



Ruimte

De Bigster is groter dan de Duster dankzij een langere wielbasis (+4 cm) en meer overhang voor de voorwielen en achter de achterwielen. Daarmee is ook meteen duidelijk wat de opzet is. Door de grotere overhang is de Bigster minder geschikt als terreinauto en meer bedoeld als reisauto. De langere wielbasis

komt de ruimte achterin ten goede, want op de achterbank zitten volwassenen prima. De achterbank is in drie delen neerklapbaar, waarbij het middelste deel ook dienst kan doen als tafeltje (inclusief bekerhouders en telefoonhouders).

De ruimte voorin is goed. De stoelen zijn over een grote afstand te verstellen, zodat personen van zeer uiteenlopend postuur een goede zithouding kunnen vinden. Afhankelijk van de gekozen motor (automaat of handbak) en het gekozen uitrustingsniveau is de middentunnel conventioneel en laag of juist hoog en voorzien van koelvak, een telefoonlader en een hendel voor de bediening van de automatische versnellingsbak.

De bagageruimte is zo groot, dat het lijkt alsof er voldoende ruimte is voor een derde zitrij. Dacia is hier echter heel stellig in: de Jogger is de ruime gezinsauto voor zeven personen en bij de Bigster zou een derde zitrij een compromis vereisen. Daarom heeft Dacia ervoor gekozen om van de Bigster een zeer ruime vijfzitter te maken. Omdat dat inmiddels gangbaar is in dit segment, is de Bigster voorzien van een elektrisch bediende achterklep. Echter, om de prijs bescheiden te houden wordt hiervoor slechts één motor gebruikt in plaats van de gebruikelijke twee.

Uitrusting

Ook heel modern: de klokken achter het stuurwiel zijn vervangen door een beeldscherm, zodat de bestuurder tot op zekere hoogte zelf kan bepalen welke informatie hoe wordt getoond.



Middels een centraal beeldscherm wordt het op Android gebaseerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem bediend. Dit functioneert uitstekend, maar uit de algemene voorwaarden blijkt dat het systeem alle informatie verzamelt die het kan en dat de fabrikant zich het recht voorbehoudt om deze data aan derden te verkopen. Omdat het een inmiddels verouderde versie van Android betreft (12), is de kans groot dat al na enkele jaren geen updates meer mogelijk zijn en/of apps niet meer functioneren. De basis-uitvoering heeft geen ingebouwd Android-systeem en verdient daarom de voorkeur.

Middels een USB-C aansluiting kan het beeldscherm ook worden gebruikt voor de weergave van Apple CarPlay of Android Auto van een smartphone. Het klimaatcontrolesysteem heeft twee zones en wordt naar achteren doorgevoerd, alwaar de gemiddelde temperatuur van linksvoor en rechtsvoor wordt doorgegeven.

Net als de andere nieuwe Dacia's is ook de Bigster voorzien van "YouClip"-bevestigingspunten. Hierop kunnen accessoires zoals een bekerhouder, telefoonhouder en multihouder (haakje, bakje, zaklamp) worden bevestigd. Afhankelijk van de gekozen uitvoering is de Bigster voorzien van adaptieve cruise-control (automatisch afstand houden ongeacht de snelheid van de voorligger), automatisch grootlicht, een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel en een zonnedak. Ook een "sleep pack" staat op de optielijst; daarmee verandert de Bigster eenvoudig in een bed op wielen.



Motoren

De Bigster is leverbaar met de "TCe 140"-motor die ook in andere modellen van het merk is te vinden. Deze dankt de populariteit aan een combinatie van LPG en mild-hybrid techniek en dat is nog altijd uniek. Volgens Dacia zorgt LPG voor 10% minder CO₂-uitstoot en 90% minder uitstoot van fijnstof. De LPG-tank zit op de plek van het reservewiel en gaat dus niet ten koste van de kofferruimte.

De hybridemotor kreeg een grotere inhoud (van 1.6 naar 1.8 liter) en de accucapaciteit is iets vergroot (+0.2 kW). De elektromotoren zijn behouden en de versnellingsbak is afkomstig van een 200 pk sterke hybride van Renault. Een koppeling is komen te vervallen omdat een elektromotor eventuele snelheidsverschillen tussen de componenten kan opvangen. Dankzij deze relatief eenvoudige aanpassingen blijft de meerprijs beperkt en is de Bigster het eerste model van Dacia / Renault met een 155 pk sterke hybride.

In de praktijk zijn de prestaties daarvan ruim voldoende, maar niet meer dan dat. Regelmatig houdt de automaat een lage versnelling aan om de batterij te laden. Vanwege het hoge toerental is het dan met de rust gedaan. Dat geldt ook voor het rijden op hoge snelheid. Vanaf zo'n 100 km/u nemen de geluiden van de rijwind (de Bigster is 35 mm hoger dan een Duster) en motor flink toe.



De testroute bestond grotendeels uit provinciale wegen, waarop de hybridemotor optimaal tot zijn recht kwam. Het testverbruik kwam daarom uit op slechts 4.4 liter per 100 km.

Weggedrag

Ondanks het feit dat de Bigster tot de B-stijl (de balk tussen het voor- en achterportier) grotendeels gelijk is aan de Duster, voelt de Bigster veel groter. Beide auto's danken hun grootse gevoel aan een hoge zitpositie en een duidelijk zichtbare motorkap. Dankzij betere geluidsisolatie, meer hoofdruimte en een andere reactie op de besturing voelt de Bigster nog een maat groter.

Om de prijs bescheiden te houden, heeft de Bigster geen geavanceerd onderstel. De auto voelt daarom minder verfijnd dan de concurrentie. Desondanks is de stabiliteit op hoge snelheid voldoende en het comfort op slechte wegen (en verkeersdrempels!) goed. Kortom: net als ieder ander model van Dacia heeft de Bigster een solide, degelijk en eerlijk karakter.



Conclusie

Dacia introduceert voor het eerst een middelgrote SUV: de Bigster. Bij het ontwerp volgde de Roemeense fabrikant dezelfde pragmatische aanpak als bij de kleinere modellen. Het resultaat is een middelgrote auto met een uitgesproken nuchter karakter. Bij de Bigster draait het niet om verfijning of uiterlijk vertoon, maar om functionaliteit en ruimte.

Een proefrit leert dat de Bigster veel meer is dan een voordelige gezinsauto. De meeste middelgrote SUV's proberen te imponeren met hun uiterlijk, specificaties of techniek. De Bigster is even nuchter en pragmatisch als iedere andere Dacia. Dat maakt de Bigster behalve tot een slimme keuze ook tot een heel bewuste keuze. Kortom: de Bigster is de grote auto voor de kleine portemonnee. ■



Specificaties

Dacia Bigster

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

457 x 181 x 171 cm
n.b.

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.494 kg
745 kg
1.000 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

50 l
464/1912 l
205/55R19

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1793 cc
4/4
156 pk @ 53000 rpm
172 Nm @ 3000 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

9.7 sec.
180 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

4.6 l / 100 km
4.9 l / 100 km
3.5 l / 100 km
107 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 39.000,-
€ 31.600,-