



Dacia Bigster

Roemeense rover

Autotest | Er zijn diverse redenen om een SUV te kopen. Afgaande op het concept is een Sports Utility Vehicle bedoeld voor mensen die regelmatig ruig terrein doorkruisen, in barre weersomstandigheden rijden en/of zware aanhangers trekken. Toch worden SUV's in de praktijk voornamelijk gekocht omdat ze er stoer uitzien. De bijzondere capaciteiten worden zelden benut. Voor wie vooral indruk wil maken op anderen, zijn er vele opties met bijbehorende indrukwekkende prijskaartjes. Voor wie een capabele SUV zoekt tegen een scherpe prijs is er goed nieuws: de Dacia Bigster is er nu ook met vierwielaandrijving.

Een SUV die is bedoeld om indruk te maken op anderen kiest voor overdaad. Zo'n SUV is groot, oogt dankzij het lijnenspel nog groter en heeft een onoverwinnelijke uitstraling. Dat wordt bij voorkeur gecombineerd met overbemeten motoren en een weelderige uitrusting. De aanpak van Dacia is precies omgekeerd! De "Bigster" is weliswaar het grootste model van Dacia, maar nog steeds zijn de buitenmaten bescheiden met een dito uitstraling. Minstens zo belangrijk: Dacia begint met de prijs en bouwt een auto die daarbinnen past.

"in de praktijk laat de Bigster 4x4 zich moeiteloos door middelzwaar terrein sturen"



Daarom is de Bigster gebaseerd op een bestaand model: de Duster. Die wielbasis werd met 4 cm verlengd en de aankleding is veel eleganter. Dat laatste is te danken aan een grotere velgmaat, tweekleurige lak en een "verstopt" achterportier. De ruimte voor- en achterin is prima. Daarbij valt op dat de voorstoelen over een grote afstand zijn te verstellen, waardoor personen van sterk uiteenlopend postuur een prettige zitpositie kunnen vinden.

De bagageruimte is zo groot, dat er ruimte zou zijn voor een derde zitrij. Die is echter voorbehouden aan de Dacia Jogger. De Bigster is een vijfzitter met heel veel kofferruimte.



Uitrusting

Omdat de Bigster in een hoger segment valt dan de Duster is de uitrusting rijker. Zo zijn achter het

stuurwiel geen analoge klokken te vinden, maar een beeldscherm. Het voordeel daarvan is dat de bestuurder kan kiezen uit diverse layouts waarbij gegevens over de navigatie, het verbruik of bijvoorbeeld de vierwielaandrijving centraal staan.

Een deel van de knoppen in het dashboard is afkomstig van de Renault Scenic / Megane. Bij die auto's is het centrale beeldscherm verticaal gemonteerd, terwijl het bij de Bigster horizontaal is. Als gevolg zit er een grote afstand tussen het beeldscherm en de knoppen, waardoor het niet direct duidelijk is dat beide samenwerken. De grote afstand tussen weergave en knop zorgt voor verwarring bij onder andere de bediening van het klimaatcontrolesysteem.

Hybrid-G 150: de theorie

De reden voor deze tweede test van de Bigster is de introductie van vierwielaandrijving. Dit betreft een unieke vorm van vierwielaandrijving, want onder de motorkap ligt een verbrandingsmotor die geschikt is voor benzine en LPG. Deze drijft de voorwielen aan. Op de achteras is een elektromotor gemonteerd. Omdat iedere as een eigen motor heeft, is een as van de motor voorin naar de achterwielen overbodig. Dankzij het extra vermogen van de tweede motor mag deze Bigster aanhangers met een gewicht tot 1.500 kg trekken.



Omdat er geen verbinding is tussen beide assen moet een computer de snelheid van beide assen heel exact bepalen. Zo niet, dan zou de auto gaan duwen,

trekken of zelfs niet meer rechtuit rijden. Om het synchroniseren makkelijker te maken, is de Bigster "Hybrid-G 150 4x4" standaard voorzien van een automatische versnellingsbak. Op die manier heeft de computer controle over de gehele aandrijflijn. Wanneer de batterij onvoldoende stroom heeft om de elektromotor aan te sturen, wekt de verbrandingsmotor dit tijdelijk op. Op die manier is de Bigster altijd terreinwaardig.

Hybrid-G 150: in de praktijk

Hoe effectief de nieuwe aandrijflijn is, hangt in de praktijk af van de situatie. In de stad is duidelijk merkbaar dat de elektronica zoekt naar de juiste combinatie van benzine- en elektrische aandrijving. De elektronica wisselt zelfs regelmatig tussen LPG en benzine. Omdat de vermogensopbouw ook verschilt per brandstof, schakelt de automaat niet altijd even soepel. Het is daarom steeds afwachten hoe de auto zal reageren en dat is oncomfortabel en vervelend. Helaas is er geen eco- of sportstand waarmee de elektronica in een bepaalde richting is te dwingen.



Wanneer op een constante snelheid wordt gereden (snelweg!) lijdt de elektronica minder aan keuzestress. Dan is de Bigster rustig en zuinig. Voor een auto in deze prijsklasse is het geluidsniveau laag. Dankzij de langere wielbasis biedt de Bigster net iets meer comfort op de lange afstand dan de Duster. Let op dat de remmen gretig en bijterig zijn. Dit is heel veilig maar vraagt ook gewenning.

Terreinrijden

In het terrein komt Dacia's eigenzinnige combinatie

van technieken het beste tot zijn recht. Middels een draaiknop in de middentunnel kan worden gekozen voor automatische vierwielaandrijving of aangepaste programma's voor modder, zand of sneeuw.



Terreinwagens met dieselmotor of elektromotor hebben vanaf een laag toerental heel veel trekkracht die zich bovendien heel exact laat doseren. In theorie staat Dacia hier lijnrecht tegenover met de geringe kracht van LPG en het variabel bijspringen van de elektromotor. Echter, in de praktijk laat de Bigster 4x4 zich moeiteloos door middelzwaar terrein sturen. Het vermogen is eenvoudig te doseren en ook voldoende voor serieuze hellingen.

Daarbij valt op dat de elektronica uitstekend met de bestuurder samenwerkt. Wanneer de afdaalhulp de snelheid bijvoorbeeld te laag houdt, kan eenvoudig gas bij worden gegeven. Wanneer het gaspedaal weer wordt losgelaten, tokkelt de elektronica kalm verder naar beneden. Ook de anti-slip regeling past zich goed aan aan modder, zelfs wanneer op "snelwegbanden" wordt gereden.



Conclusie

SUV's zijn er in vele soorten en maten. In de basis is een SUV een luxe terreinauto voor recreatief gebruik. In de praktijk is een SUV een auto om indruk mee te maken op anderen en wordt de techniek voor terreinrijden zelden tot nooit benut. Dacia mikt met de Bigster 4x4 precies op de omgekeerde doelgroep: bestuurders die de vierwielaandrijving juist wel gebruiken, maar minder geven om uiterlijk vertoon.

En als één fabrikant in staat is om zo'n nuchtere en functionele auto te bouwen, dan is het het Roemeense Dacia. Door als basis een bestaand model te gebruiken, kan de prijs laag worden gehouden. De combinatie van een LPG-motor op de voorwielen en elektromotor op de achterwielen lijkt een bron van zorg, maar werkt in de praktijk goed en zorgt voor een laag verbruik. Zo weet deze Roemeen wederom een stukje van de markt te veroveren! ■



Specificaties

Dacia Bigster

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

457 x 181 x 171 cm
n.b.

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.666 kg
710 kg
1.500 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

50 l
612/1912 l
225/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1199 cc
3/4
150 pk @ 6000 rpm
230 Nm @ 1900 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

10.4 sec.
180 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

5.8 l / 100 km
7.5 l / 100 km
5.1 l / 100 km
117 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 40.600,-
€ 31.600,-