



Roemeen op z'n best

Hoewel het merk Dacia geen lang verleden heeft op de Nederlandse markt, heeft het al wel een plaatsje veroverd. Eerst waren er de Logan en de Sandero, maar al snel werd de familie uitgebreid met de Logan MCV, de Sandero Stepway, de Duster en onlangs de Lodgy. Voor de Sandero is het zelfs al tijd voor de tweede generatie. Waar de eerste generatie gebaseerd was op een oudere Renault Clio, is bij de nieuwste versie gebruik gemaakt van zowel de aandrijflijn van de laatste Clio, als ook grote delen van het onderstel en de elektronica. Of de Sandero nu wel een volwaardig alternatief is voor de gevestigde orde en het 'budget-imago' van zich af kan schudden, moet blijken na een weekje rijden met deze B-segmenter.



Nog steeds veel voor weinig

De Sandero is nauwelijks duurder dan een A-segmenter als de Up!, wanneer deze is uitgerust met dezelfde zaken als waar de Dacia mee is voorzien. Toch is hij bijna tien centimeter langer dan de Polo en hij is zelfs hoger dan een Golf. Ook de breedte en wielbasis van de Roemeen komen dichtbij de waarden van Volkswagens succesvolle compacte middenklasser.

Veel voor weinig dus. Dit was ook al het devies van de eerste generatie Sandero, maar het design liet toen nogal te wensen over. Hoewel hij zeker niet lelijk was, werd hij door niemand echt mooi gevonden. Met zijn 'bijzondere' hoekige vormen leek het alsof, zoals we in 2008 al opmerkten, "drie verschillende designers afzonderlijk van elkaar met het design hebben bemoeid". De nieuwe Sandero breekt radicaal met deze designtaal. Het ontwerp vormt Ã©Ã©n geheel en hoewel hij nog steeds niet



uitzonderlijk fraai is, is hij nu wel in lijn met wat concurrenten als Volkswagen en Opel bieden. Duidelijk is wel dat de ontwerpers van Dacia goed gekeken hebben naar de producten van andere merken. Zo vertoont de voorzijde wat trekjes van een Golf en kijk je door je wimpers, dan is de achterzijde wel erg gelijkend aan de Skoda Fabia. Het geheel mag er wel zijn, al doen de wat fragiel ogende velgen niet veel goeds. Een maat of twee groter zal hem een stuk beter staan.



Saaier en degelijker

Onlangs reden we zijn neefje Clio en over het design van het binnenste waren we toen goed te spreken. Echter, de kwaliteit van het interieur van de Renault is een ander verhaal. Goedkoop ogende kunststoffen en grote naden zijn eerder regel dan uitzondering. Dit is vreemd, gezien de flink hogere prijs van de Clio ten opzichte van de Sandero, terwijl beide van exact dezelfde aandrijflijn zijn voorzien en tevens



gelijkwaardig zijn uitgerust. Het dashboard van de Dacia steekt namelijk wel goed in elkaar. Nee, het is niet zo sprankelend en buitengewoon vormgegeven als dat van de Clio, maar de materialen zien er gewoon goed uit, alles steekt goed in elkaar en ook de ergonomie is goed op orde - buiten de rare keuze van de plaatsing van de raambediening op de middenconsole. Onze testauto is voorzien van het navigatie/audiosysteem dat ook in de nieuwe Clio te vinden is en ook hier de handen op elkaar krijgt. Enkel de slechte afleesbaarheid bij fel zonlicht is een minpunt van dit systeem.

Zoals eerder vermeld is de Sandero qua buitenmaten een behoorlijk forse auto - zeker voor zijn klasse. Dit merk je als je plaats hebt genomen, zowel vÃ³r- als achterin. Voor vier volwassenen is genoeg plek om het lang uit te houden in de Dacia, waarbij lange mensen ruim voldoende hoofdruimte hebben. Ook geheel achterin is meer ruimte te vinden dan bij het gros van zijn concurrenten en dankzij de grote achterklep is inladen van bagage een peuleschil.



Lekker toeren

Qua exterieur en interieur is de verbetering ten opzichte van zijn voorganger al buitengewoon, het rijden met de auto is zo mogelijk nog meer verbeterd. Door zijn relatief grote spoorbreedtes voor en achter ligt de auto als een blok op de weg, op zowel landweggetjes als op de snelweg. Sturen gaat eenvoudig en zonder veel gevoel, maar wel direct genoeg. Door zijn hoge carrosserie en daaruit vloeiende hogere zwaartepunt helt de auto wel meer over in bochten dan dat we normaliter zien bij auto's in dit segment. Toch is het weggedrag aangenaam en spoort de auto je aan om iets harder een bocht te nemen. Uiteindelijk zal onderstuur intreden, maar de grens ligt ver.

We kregen het al in de gaten in de Clio: de 0.9 TCe is een verdraaid prettig blokje en mag zich tot de beste driecilindermotoren rekenen. Omdat de aandrijflijn - inclusief de



Dacia Sandero 0.9 TCe 90 LaurÃ©ate

versnellingsbak - van de Clio ook in de Sandero te vinden is, kunnen we hier niets anders doen dan dezelfde conclusie trekken. Zijn 90pk is ruim voldoende om ook de kleine 900 kilo zware Dacia snel van zijn plek te krijgen, al houdt de motor wel van toeren. Schakel je te vroeg over, dan protesteert het motortje door behoorlijk te stoten, terwijl je niet eens heel weinig toeren maakt. Zijn maximale vermogen geeft hij pas af bij 5.250 toeren per minuut en het maximum koppel van 135 Nm komt pas vrij bij 2.500 omwentelingen per minuut. Ter vergelijking: bij de 1.2TSI die in meerdere VAG-producten is te vinden, zijn de toerentallen respectievelijk 4.500 en 1.500. Voor het verbruik komen deze hoge toerentallen niet ten goede. Een fabrieksopgave van 5,2 liter per 100 kilometer is dan ook praktisch onhaalbaar, zelfs als je nooit harder rijdt dan 100km/u en constant de cruise control gebruikt. Gemiddeld verbruikten we 6,7 l/100km.





Ooit was het anders

'Ooit' was Dacia hÃ©t merk voor diegene die voor weinig in een ruime, nieuwe auto van A naar B wou rijden. Met de introductie van de nieuwe lijn auto's breidt het van oorsprong Roemeens merk zijn doelgroep uit naar een ieder die niet teveel wil betalen voor een auto die er goed uitziet, ruim in z'n spullen zit en tevens prettig rijdt. De Sandero maakt duidelijk onderdeel uit van die lijn. Het interieur ziet er netjes uit, maar kent wel wat missers zoals de plaatsing van de ruitbediening en het matige design. Bovenal is de auto in zijn meest aangeklede uitvoering nog steeds goedkoper dan de instappers bij de concurrenten. Wij dichten de nieuwe Sandero daarom ook een rooskleurig toekomst toe, want al zit je misschien niet op de eerste rang, voor een dubbeltje op de tweede rij zitten wil iedereen toch wel?

Plus

- + Erg veel binnenruimte
- + Verrassend goede rijkwaliteiten
- + Pittige motor

Min

- Niet spotgoedkoop meer
- Ergonomische missers
- Erg weinig gevoel in het stuurwiel