



Martijn Verhoef
7 februari 2026

Groots in meerdere opzichten

Dacia overtreft het Ã©Ã©n na het andere verkoopdoel, met succesnummers als de Sandero en Duster. Zeker in Zuid-Europa doet het merk ontzettend goede zaken, maar dat is nog geen reden om stil te gaan zitten. Het merk blijft zich ontwikkelen, onder andere door de vorig jaar geÃ¬ntroduceerde Bigster te voorzien van een compleet nieuwe aandrijflijn mÃ©t vierwielaandrijving. Eerder had Dacia's grootste SUV al de primeur door de nieuwste hybridetechniek te mogen bieden en die eer valt de auto nu ook weer ten deel. Met zijn vierwielaandrijving is dit model wellicht niet de eerste keuze bij het Nederlandse publiek, maar er zijn een heleboel factoren die deze versie misschien wel de aantrekkelijkste Bigster maken. Welke dat zijn? Dat lees je in deze autotest van de Dacia Bigster hybrid-G 150 4x4.



Duidelijk afwijkend

Voor wie de Bigster nog niet kent, is dat geen schande. Ten slotte is het nog geen jaar geleden dat de C-segment SUV door Dacia werd gelanceerd. Dat was gelijk de markering van een nieuw tijdperk voor het Roemeense merk uit de Renault Group, want nog niet eerder werd er zo'n grote SUV in het assortiment opgenomen. Bovendien beschikt de Bigster (optioneel) over luxe zaken als een te openen panoramadak en een elektrisch bedienbare achterklep. Hoewel de auto veel ontwerptrekjes van de Duster overnam, is de auto toch snel als afwijkend te herkennen. De langere wielbasis, uitgeklopte flanken en hogere achterzijde doen de auto een stuk groter voorkomen dan de Duster, hoewel de basis hetzelfde is.

De auto valt in hetzelfde segment als de Nissan Qashqai en Citroën C5 Aircross, maar is een flink maatje groter. Er zijn wat Jeep-invloeden waar te nemen, al zorgt de combinatie van hoekige vormen en een terreinwagen daar al snel voor. Als je achter het stuur kruipt, kijk je uit over de hoge motorkap, die in het terrein ook als een mooi referentiepunt dient. Over terrein gesproken, door de hoge bodemvrijheid en praktische



Dacia Bigster hybrid-G 150 4x4 Limited Edition

hellingshoek sla je helemaal geen modderfiguur met deze Dacia. Dat geldt tevens voor de uitstraling van de Bigster, want de Roemenen doen niet flauw in de prijslijst. Als Limited Edition biedt de SUV standaard metallic lak, zoals het Indigo Blue op de foto's. En 19 inch lichtmetaal is ook gewoon inbegrepen.



Snobistisch

Wat ook inbegrepen is in iedere Bigster: een boel ruimte. Het kan natuurlijk niet anders met zo'n naam, maar Dacia maakt het ook echt waar. Je beschikt over een in drie delen neerklapbare achterbank en een in hoogte verstelbare laadbodem om de auto zo veelzijdig mogelijk in te kunnen zetten. Een kofferbakinhoud van minimaal 612 liter is natuurlijk fijn, maar zeker ook de hoekige vorm van de laadruimte zorgt voor praktisch nut. En als inzittende profiteer je van meer hoofdruimte en beenruimte dan in de Duster.

Het maakt van de auto een zeer geschikte gezinsauto, die bovendien meer dan andere Dacia's is voorzien van een stukje luxe. Zo beschikken we over een te openen



Dacia Bigster hybrid-G 150 4x4 Limited Edition

panoramadak, dat een boel licht in het interieur brengt. En vanaf uitrustingsniveau Journey verstel je de bestuurderstoel gedeeltelijk elektrisch en is de achterklep elektrisch te bedienen, toch wel een tikje snobistisch voor een merk dat als budget te boek staat. Maar de consument in dit segment wil deze luxe nu eenmaal en bovendien zijn de Chinese concurrenten ook niet te beroerd om dit soort zaken te bieden voor ongeveer dezelfde prijs. Wat zet de Bigster daar tegenover?



Geen keuzestress

Om te beginnen een uniek te noemen aandrijflijn, die echt bedoeld is voor mensen met keuzestress. We rijden namelijk de 4x4 hybrid-G, die - de naam zegt het al - beschikt over een hybride aandrijflijn en vierwielaandrijving. Maar de auto lust niet alleen benzine, er gaat ook LPG in de Bigster. Met de twee tanks vol komt de Bigster bijna 1.500 kilometer ver. De elektrokracht zorgt voor koppel onderin en drijft de achteras aan. In de automatische stand rijd je over het algemeen met tweewielaandrijving, tenzij de omstandigheden daarom vragen. Met een draaischakelaar stel je de rijmodus in op de ondergrond, waarbij je desgewenst permanente vierwielaandrijving hebt. In die



Dacia Bigster hybrid-G 150 4x4 Limited Edition

stand biedt de Bigster ook het maximale vermogen van 150 pk.

Naast de elektrokracht zorgt de welbekende 1.2 driecilinder uit de Renault-stallen voor de aandrijving, de motor die ook in de mild hybride met 140 pk het werk doet. In de 4x4 levert de motor exact evenveel vermogen, de rest komt van de elektrotechniek. Naast deze motor kun je ook opteren voor een 1.8 hybride, die aandrijving kennen we onder andere van de Renault Symbioz, maar de Bigster was de eerste auto waarin de techniek debuteerde. Je zou denken dat de auto met die aandrijflijn het meest interessant is voor de Nederlandse markt. Lagere Co2 zorgt voor een veel lagere aanschafprijs, een lager verbruik en je hebt altijd een automaat. Maar de 1.8 hybride Bigster heeft een groot nadeel: je mag maximaal 1.000 kg trekken met die variant. Geen probleem zou je denken, want als je meer wilt trekken kun je voor de mild hybride met 140 pk gaan (1.500 kg geremd trekvermogen). Maar wil je een automaat, dan vis je bij die versie achter het net. Je komt dan toch echt bij de veel duurdere 4x4 uit, die evenveel mag trekken.





Onrustig

Zoals gezegd is de testauto in de basis vergelijkbaar met de mild hybrid-G 140. De driepitter doet duidelijk hoorbaar het werk onder de motorkap en we vinden de auto merkbaar onrustiger onderin dan de versie met 1.8. Het is soms even de vraag hoe de auto oppakt bij het optrekken en je merkt dat de motor er soms hard aan moet sleuren. Het schakelen gaat wel smeutig en in terrein of bij het trekken van een aanhanger kun je terugvallen op schakelflippers achter het stuur. Op LPG loopt het blok net even rustiger, al ga je dan in verbruik wel omhoog. Doordat de vierwielaandrijving door de elektrokracht wordt gerealiseerd, is de auto niet veel minder zuinig dan de versie met tweewielaandrijving. De extra techniek zorgt wel voor een hoger gewicht en dat merk je uiteraard in de wegenbelasting op een LPG-auto. De Expression zit net in een lagere klasse van de MRB dan de luxere uitvoeringen. In welke provincie je ook woont, je gaat ruim boven de 100 euro per maand betalen aan motorrijtuigenbelasting. Maar hoewel LPG flink duurder is geworden de afgelopen tijd, is het nog steeds een stuk voordeliger dan Euro 95. Dus het omslagpunt is snel bereikt en bovendien kun je altijd terugvallen op benzine als gas niet verkrijgbaar is.

Naast de keuze in brandstof, profiteer je in de 4x4 van daadwerkelijke terreincapaciteiten. Wellicht niet zo van toepassing op het vlakke Nederland, maar het is toch fijn om te weten waartoe de Bigster in staat is. Dat merken we tijdens een off-roadrit, waar de auto geen krimp geeft in modder en rivierbeddingen. Met zijn Snow-mode gaat de Bigster ook graag mee op wintersport.



Aanrader

Nog geen jaar na zijn marktintroductie zijn er al meer dan 100.000 Bigsters verkocht en met nog meer motorversies moet dat aantal flink verder oplopen. In Nederland rijd je vanaf 31.600 euro weg in de mild hybride Bigster op LPG en benzine. Zaken als led-lampen, cruise control en dual zone climate control zijn standaard aanwezig voor dat bedrag, net als elektrisch inklapbare buitenspiegels. Er zijn maar weinig auto's voor dat geld die 1.500 kg mogen trekken, dus doe daar je voordeel mee.

Ga je voor trekvermogen in combinatie met de automaat, dan kom je bij de veel duurdere 4x4 uit. Overigens krijg je voor de vanafprijs van 40.600 euro wel meer uitrusting, zoals adaptieve cruise control en een uitgebreider audiosysteem. Maar de geteste Limited Edition is de echte aanrader, want voor 2.000 euro meer krijg je het panoramadak, elektrisch bedienbare achterklep, verwarmbare stoelen en stuurwiel en een dodehoekhulp. Ook de grotere wielen en metallic lak zijn standaard, dus dat prijsverschil heb je er tijdelijk zo uit.

Voor diegenen waar trekvermogen niet speelt, is de 1.8 Hybrid de meer verfijnde keuze.



Dacia Bigster hybrid-G 150 4x4 Limited Edition

Maar de vierwielaandrijving en mogelijkheid om op LPG te rijden in combinatie met de automatische transmissie maakt van deze Dacia Bigster absoluut een unieke prijspakker.

Plus

- + Onwijs veel ruimte en trekkracht voor je geld
- + Behoorlijk wat luxe en verfijning
- + Uniek in aandrijving

Min

- Gebonden aan 4x4 voor automaat i.c.m. trekkracht
- 1.2 met automaat is nukkiger dan 1.8 Hybrid