

Gelegheidsaanbieding

Voor het bedrag van onze vorige testauto kun je 3,2 Dacia Sandero's kopen. Met een soortgelijke geestige marketingcampagne adverteerde Dacia de afgelopen weken op verschillende occasionsites. Bij Dacia zijn ze blijkbaar vies van onbetrouwbare tweedehandse auto's, volgens het Roemeense merk kan de gemiddelde occasionkoper zijn geld beter investeren in een robuuste en moderne nieuwe Sandero. De verwachtingen zijn hooggespannen, het vijfdeurs broertje van de Logan-familie moet het Roemeense merk definitief op de kaart zetten in Europa. Dacia wil bewijzen dat de Logan en Logan MCV geen eendagsvliegers waren van het merk, en daar moet de Sandero voor zorgen. Een slimme koop of alle waar naar zijn geld?



Robuuste en moderne occasion-killer of kat in de zak?

Functionaliteit boven design

Bij het beantwoorden van deze vraag stuiten we op nogal tegenstrijdige gevoelens bij het uiterlijk. Over de robuuste look hebben we geen twijfels, maar bij het moderne design zetten we vraagtekens. Van veraf gezien mag de nieuwe Sandero wellicht niet al te gek ogen, bij dichtere benadering kunnen we het gevoel echter niet onderdrukken dat zich drie verschillende designers afzonderlijk van elkaar met het design hebben bemoeit. Zo sluit de hoekige koets niet mooi aan op de ronde voor- en achterkant. Daardoor zijn de vier deuren wel lekker groot – want hoekig – en de instap lekker ruim. In plaats van design voor functie lijkt Dacia het omgekeerde te hebben gevolgd, namelijk functie voor design. Hulde!



Functie boven vorm, waar kom je het nog tegen

Waar de Logan nog puur functioneel was ontworpen is dat bij de Sandero dus niet meer vanzelfsprekend het geval. Een vleugje design hoeft dus niets extra te kosten, maar dat maakt de Sandero wel wat soft. De Sandero komt niet meer zo puur over als de Logan. Uiteraard speelt functionaliteit nog steeds de hoofdrol, maar niet meer overal zoals bij de Logan. Zo zien we nu op de motorkap een gestanst logo, dat

weliswaar leuk bedacht is, maar niets nuttigs toevoegt aan de functionaliteit van de auto. Ook de geniale spiegels van de Logan – geheel symmetrisch van vorm – zijn vervangen door asymmetrisch leuker gevormde exemplaren. Op een normale auto een vanzelfsprekendheid, maar op een Dacia toch wat detonerend.

De designers mogen het beeld dan wellicht wat verdoezeld hebben door het leukere uiterlijk, maar je ziet nog steeds aan alles dat je feitelijk voor een dubbeltje op de eerste rang zit. Het plaatwerk is dun, de ophanging is zichtbaar en de kleurverschillen zijn immens. En dat mag ook, want dat maakt de Dacia nou juist zo leuk. Het gros van nuchtere Dacia klanten wil geen overbodige poespas hebben, maar juist zo goedkoop en simpel mogelijk van A naar B rijden. Een zichtbare benzineleiding in de rechter wielkast? Ach wat maakt het uit. Een te hoog op de poten onderstel? Dat is juist lekker handig in ons drempelland!

Sfeervol goedkoop

Ook het interieur is een slag leuker geworden dan dat van de Logan. Hier is het de ontwerpers beter gelukt om een goede mix van moderne lijnen met simpele kenmerken te creëren. De materialen van het dashboard zijn nog steeds hard, maar het ziet er allemaal wel duidelijk verzorgd uit. Een nette evolutie dus. Erger dan de harde materialen zijn de diverse ergonomische missers, zoals de te laag geplaatste bediening van de verwarming, het relatief slecht afleesbare instrumentarium en het niet verstelbare stuur. Vooral dat laatste zorgt voor een wat vreemde zitpositie. Voor lange bestuurders zit het stuur te ver weg, kleine mensen zitten er weer te dicht op. De vaste plek van het stuur is duidelijk een compromis, dat niet iedereen even goed past. De zitpositie wordt daardoor op onnatuurlijke wijze beïnvloed.



Geslaagde mix van moderne lijnen met simpele kenmerken

Een ander nadeel voor het zitcomfort zijn de stoelen zelf. Het zijn simpele vlakken bekleed met stof, die eerder wat weg hebben van een matras dan van een ondersteunende stoel. Niet alleen de zijdelingse steun is bedroevend, het lichaam wordt ook op andere plekken te weinig ondersteunt. Dit uit zich na langere ritten in vermoeidheid en een pijnlijke rug. Voor lange afstanden zijn deze voorstoelen gewoon niet geschikt. De achterbank scoort op dit gebied iets beter. Niet qua steun, maar wel qua zitvlak. Dat is duidelijk wat minder soft. Roemenswaardig is de aanwezige interieurruimte, in de Sandero is plek zat voor vier lange Nederlanders of vijf kleinere Roemenen. Dat is ook niet zo vreemd, de auto is als volwaardige reisauto ontwikkeld.

Het meest verrassende aspect van de simpele carrosserielijnen is de verbazingwekkend goede overzichtelijkheid voor een nieuwe auto. De raamlijn is prettig laag waardoor het lijkt alsof je met een aquarium aan het rijden bent. De raamstijlen zitten niet hinderlijk in de weg, ook naar achteren toe is er

voldoende zicht. Inparkeren doe je met een vinger in de neus, mede dankzij de beperkte exterieurmatten. Sowieso voelt de Sandero zich meer op zijn gemak in de stad dan op een snelweg, waar hij wat geluidsproductie betreft een hoge keel opzet.

Stadsbeest

Zoals al eerder aangestipt produceert de 1.4 MPI viercilinder motor nogal wat geluid. Bij lagere snelheden houdt de beperkte isolatie de herrie nog in toom, maar op snelwegtempo houdt de lol op. Bij 120km/h draait de machine 3.400tpm, wat voor een motor met een inhoud van een Cola-fles niet zo opmerkelijk is. Maar het gehijg van motor, geschreeuw van wind en gejack van banden wordt ondraaglijk voor het gehoor om lang vol te houden. Een fatsoenlijk gesprek zit er boven 100km/h gewoon niet in zonder de stem te verheffen. Zelfs de radio heeft moeite om tegen



De stad is duidelijk hét territorium van de nieuwe Sandero

het geluid op te boksen. En dat is jammer, want voor een kleine auto rijdt de Sandero toch behoorlijk volwassen bij zulke snelheden. De Dacia blijft zijn pad keurig volgen en wordt niet nerveus van spoorvorming of wat kuilen. Alleen een enkele windvlaag laat je merken dat je met een relatief hoge en smalle auto onderweg bent.

Nu zal de snelweg niet gauw de natuurlijke habitat van een Sandero worden, maar let er eens op hoeveel Logan's doordeweeks de Rijkswegen bestrijden. In de stad en op provinciale wegen voelt zich de Sandero meer op zijn gemak, en de bestuurder ook dankzij het comfortabele karakter. Want een scheurneus is de Sandero zeker niet, daarvoor rijdt de Dacia te ouderwets Frans. Diverse mechanische en technische onderdelen komen uit de Renault rekken, en zo voelt de Sandero dan ook aan. Typisch afstandelijk en indirect. Dat geldt zowel voor het stuur als voor alle andere bedieningsorganen. De Dacia stuurt wollig en gevoelloos, schakelt met lange klik klak slagen en remt als een spons. Voor sportieve bestuurders een hel, maar voor de gemiddelde automobilist geheel toereikend.

Mocht er toch een overmoedige bestuurder met de Sandero de weg op gaan kan er eigenlijk weinig mis gaan. In snelle bochten hangt de Dacia op een oor en gillen de banden het uit, maar spannender dan wat onderstuur wordt het niet. Het onderstel mag dan wellicht niet bedoeld zijn voor zulke capriolen, maar het kan het wel aan. De relatief comfortabele Dacia zal je daarnaast over alle hobbels en kuilen vervoeren dankzij de lange veerwegen. Die moeten echter elkaar niet te snel opvolgen, anders wordt je nog wel aardig doorgeschud. Je gaat vanzelf rustiger rijden door het karakter van de Sandero, en daar wordt je ook deels toe verplicht door de motor. Die blinkt namelijk niet uit in acceleratietijden of souplesse. Sterker nog, onder de 1.500tpm broemt de motor zo erg dat er in de hele auto trillingen en vibraties voel- en hoorbaar zijn. Zelfs de pedalen hebben er last van. Ondanks de rustige rijstijl realiseren we een gemiddeld verbruik van 7,8 liter per 100 kilometer. Dat komt deels doordat je de motor toch telkens de toeren in moet jagen om mee te komen in het verkeer. Het nieuwe rijden is met

de Sandero sowieso uit den boze.

Relativerende essentie

Uiteindelijk is alle waar naar zijn geld, zo ook bij de Sandero. Maar na enkele dagen leer je het ware karakter van deze auto kennen. Pas als je in een regenbui voor het stoplicht staat en je lachend naar buiten kijkt realiseer je je hoe goed je het hebt. Aangenaam verkoeld door de handmatige airco zit je droog en fris in een ruime auto, die je betrouwbaar van A naar B brengt. Voor een uiterst betaalbaar bedrag koop je nieuwe oude techniek, die zich al lang bewezen heeft. Voor de Sandero betekent dat in feite dat de auto op je overkomt als een ver familielid, welke je niet meer zo



Betrouwbaar vervoer van A naar B: De moderne 2CV

goed kent maar waar je zo op ieder moment een gezellig gesprek mee zou kunnen voeren. Het is zo makkelijk om de Dacia op allerlei punten flink te bekritisieren, maar dan mis je de essentie van de auto.

Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + Ruim interieur
- + Comfortabel onderstel
- + Bewezen techniek

Min

- Ergonomische missers
- Slechte stoelen
- Luidruchtig