



Tony Vos
15 februari 2021

Sterk aanbod aan de basis

Het is al weer de derde generatie van de Dacia Sandero die zojuist is aangetreden. Een auto die voor het merk een uitermate belangrijke rol speelt. Het is immers het bestverkochte model dat in Roemenië en Marokko wordt geproduceerd en gebruikmaakt van een kersverse bodemgroep.

Waar Dacia in 2004 startte als het budgetmerk van Renault, is de van oorsprong Roemeense fabrikant uitgegroeid tot een waardig lid van de Renault Groupe. En als zodanig speelt Dacia een verder in belang toenemende rol binnen het concern. Bijvoorbeeld met een eigen designchef.

De Sandero is van grote betekenis, omdat in grote delen van Europa dit model uit het B-segment de best verkopende auto is aan particuliere klanten. Met directe ingang staat de derde oplage van deze auto bij de dealer. Er is meteen keuze uit de normale Sandero en de stoerder uitgedoste Sandero Stepway. Dat betekent dat de nieuwe Sandero op aansluit op zijn voorganger.

De nieuwe bodemgroep deelt de Sandero in belangrijke mate met de Renault Clio en



Dacia Sandero TCe 100 Bi-Fuel Comfort

Captur. Sterker nog, alle vanaf nu te lanceren nieuwe Dacia's zullen hier gebruik van maken. Door zich op een basis te focussen kan Dacia betaalbare kwaliteit blijven leveren en zijn de auto's tegelijk voorbereid op de modernste voorzieningen op het gebied van elektronica en aandrijving.



Koplampen met Y-vorm

De Sandero heeft een compleet andere uitstraling gekregen. Zonder dat de afmetingen enorm veranderd zijn, ziet de auto er groter uit. Dat komt met name doordat de wielen wat verder uit elkaar staan en optisch het front en de achterzijde breder ogen. Ook staan de zijruiten onder een grotere hoek, waardoor meer dynamiek in de uitstraling wordt bereikt. Het terugbrengen van de hoogte met 10 mm zorgt ook voor een modernere uitstraling en die ingreep heeft geen invloed op de binnenruimte.

Het plaatwerk aan de buitenkant van de nieuwe Sandero is specifiek vormgegeven, maar wie goed kijkt ziet in de basis van de belijning overduidelijk de huidige Clio. Neem bijvoorbeeld de knik in de ruiten van de achterportieren, die optisch wordt



Dacia Sandero TCe 100 Bi-Fuel Comfort

doorgetrokken in de C-stijl. Of de motorkap die aan de randen als het ware over de spatborden heen sluit.

De koplampen zijn opvallend breed en hebben als kenmerk een Y-vorm die aansluit op de chromen strip aan de bovenkant van de grille. In de meest complete Comfort-versie beschikt de auto aan de voorkant over mistlampen die in een fraaie omlijsting zijn opgesloten. Ook zo'n detail dat aangeeft dat de ontwerpers veel zorg besteed hebben aan dit model.

De genoemde Y-vorm kenmerkt ook de achterlichten die behoorlijk ver in de achterspatborden zijn doorgetrokken. Deze benadrukken de 'heupen' van die plaatwerkdelen. En om de toegenomen breedte nog extra kracht bij te zetten, zit er onder de achterruit een soort van spoilerlip. Dat het hier om de Comfort-versie gaat blijkt onder meer uit de meegespoten spiegelkappen en portiergrepen. De kale basisversie met zwarte bumpers wordt in Nederland niet aangeboden. De lichtmetalen wielen staan op de optielijst en die zijn met 16 inch een maatje groter dan de standaard stalen wielen met wioldoppen.



Een stap richting volwassenheid

Na het openen van de portieren wordt al meteen duidelijk dat Dacia met de nieuwe Sandero weer een verdere stap richting volwassenheid heeft gezet. De auto doet zeker niet onder voor andere modellen in het B-segment. Zo worden de stoelen met een zwarte en grijze stof bekleed en afgewerkt met lichte stiksels. Die grijze gespikkelde stof wordt ook doorgetrokken op het dashboard en armleuningen van de voorportieren. Dat geeft een warm en huiselijk gevoel.

Metaalkleurige accenten voert Dacia rondom de ventilatieroosters, rond de versnellingspook, op het stuur en de portiergrepen alsmede bij de pookknop en de drie grote draaiknoppen voor het klimaat.

De Comfort beschikt verder over vier elektrisch bediende portierraaien, elektrisch verstelbare en verwarmbare buitenspiegels, een met leer bekleed stuurwiel en handmatig bediende airco. Kortom, allemaal elementen die het verblijf aan boord naar een uitstekend niveau tillen.

De stoelen bieden een goed ondersteunde zit en de hoofd- en beenruimte op de



Dacia Sandero TCe 100 Bi-Fuel Comfort

achterbank voldoen volledig aan de verwachting. Het bagagevolume van de nieuwe Sandero is onovertroffen. Want minimaal 410 liter met de achterbank in gebruik en maar liefst 1.455 liter als deze in twee delen is neergeklapt, dat is ronduit royaal.



Volop keuze in multimedia

Waar een Dacia vroeger kaal en rudimentair was, kan de uitrusting tegenwoordig prima met de meestal duurdere concurrentie mee. Dat is onder meer te zien bij de mediasystemen. Daarvoor biedt de Sandero meerdere mogelijkheden. De basisversie heeft een 3,5 inch monochroom scherm tussen de tellers. Door de telefoon te koppelen en de Dacia Media Control App te gebruiken wordt mede dankzij de standaard DAB+ radio met Bluetooth en USB-aansluiting de indruk van een mediasysteem gewekt. De Comfort heeft de zogenaamde Media Display met een 8 inch touchscreen en koppelmogelijkheden met de telefoon ondersteund door Android Auto en Apple CarPlay. Links naast het scherm zit daarvoor een telefoonhouder. Het audiosysteem heeft in deze versie vier luidsprekers in plaats van twee bij de Essential-versie.



Optieprijsen zijn altijd schappelijk bij Dacia en dat blijft zo. Daarom kan voor een bescheiden bedrag het systeem van de Comfort worden uitgebreid met Media Nav met geïntegreerd navigatiesysteem. Bovendien komen er dan nog eens twee luidsprekers bij. Ook andere moderne voorzieningen als parkeersensoren, dodehoeksensor, achteruitrijcamera, keyless entry en een elektrische handrem kunnen voor bescheiden prijzen worden aangevinkt.



LPG-versie levert meer vermogen

Dacia voerde nog niet zo lang geleden motorisch een flinke verandering door en dan is het logisch dat de nieuwe Sandero daarop voortborduurde. In alle gevallen ligt er in het vooronder een 1,6-liter driecilinder die met turbo een vermogen bereikt van 91 pk en een koppel van 160 Nm. In dat geval praten we over de versie die alleen op benzine rijdt en is voorzien van een handgeschakelde zesversnellingsbak.

Een lekker vlotte combinatie die meteen goed aanvoelt. In 11,7 seconden wijst de



Dacia Sandero TCe 100 Bi-Fuel Comfort

snelheidsmeter al de 100 km/h aan en de topsnelheid is vastgesteld op 178 km/h. In Nederland wordt echter vooral de variant met LPG verkocht. In dat geval neemt het vermogen iets toe tot 100 pk en groeit ook het koppel naar 170 Nm. En grappig genoeg zijn de prestaties hierdoor ook nog iets beter. De aanzienlijk lagere BPM vanwege een gunstigere CO₂-uitstoot op LPG zorgt ervoor dat deze TCe 100 Bi-Fuel 500 euro goedkoper is. Dat voordeel laat niemand aan zich voorbij gaan.

Waar Dacia voorheen in de Sandero een elektronisch geregelde automatisch schakelende versnellingsbak aanbood, is de nieuwe Sandero verkrijgbaar met een traploze CVT. Die voorziening heeft wel invloed op prestaties en verbruik. De CVT is er alleen als Sandero TCe 90. Overigens zijn alle genoemde mechanische mogelijkheden zowel op de normale Sandero als de stoerder uitgedoste Stepway verkrijgbaar.



Scherpe prijsstelling

Waar de Dacia Sandero altijd al een no-nonsense auto was met een hoogstaand comfort, ontpopt de nieuwe Sandero zich een stuk serieuzer. Qua rijgedrag hoeft de



Dacia Sandero TCe 100 Bi-Fuel Comfort

auto voor geen enkel ander type in het B-segment onder te doen. De zit is wat lager dan voorheen en daardoor voelt de auto dynamischer en wat sportiever aan. De driecilinder laat wel van zich horen, maar niet tot een storend niveau. En dan voornamelijk voor wie tijdig opschakelt en de adviezen van de schakelindicator opvolgt. Die laat de motor weinig toeren draaien voor een gunstig verbruik. Vooral op de snelweg is de Dacia mooi zuinig en komt dan bij de huidige snelheidslimieten rustig aan de 1 op 20, terwijl rijdend door stad en over binnenwegen eerder 1 op 16 realistisch blijkt.

Waar een Dacia gemiddeld wat comfortabeler is afgestemd dan vergelijkbare modellen is ook het veercomfort van de nieuwe generatie van het te verwachten niveau. Een auto die duidelijk niet alleen is afgestemd op de West-Europese markt, maar ook op landen waar het wegennet minder gladgestreken is dan hier. Vooral mensen die het spreekwoordelijke Franse comfort aanhangen zullen de nieuwe Sandero zeer weten te waarderen.

Prijstechnisch zet Dacia dit model weer scherp neer. Voor de prijs van een kaal model uit het A-segment koopt men een vijfdeurs hatchback uit het B-segment.

Plus

- + Prijsstelling
- + Moderne voorzieningen
- + Comfortabel rijgedrag

Min

- Elektronische rijhulpsystemen niet mogelijk
- Geen vlakke vloer bij neergeklapte achterbank