Arnold van Schepen
16 april 2013

Antiheld

In de korte tijd dat het merk Dacia op de Nederlandse markt actief is, heeft het al een sterke reputatie en een grote schare fans opgebouwd. Waar elk ander merk inzette op modernisering en verfijning, koos Dacia voor een opvallende tegenbeweging door in te zetten op betaalbaarheid en no-nonsense autoâ€™s. Geen opvallend design en â€˜beproefdeâ€™ techniek van moedermerk Renault. Maar niets blijft bij het oude, de tweede generatie Daciaâ€™s begint al een iets andere koers te varenâ€¦

Geen diesels

Nou ja, eigenlijk begon dat al een beetje met de vorige Sandero Stepway. Bij de Daciaâ€™s die tot dan toe verschenen, speelde het design een ondergeschikte rol, maar met de komst van de Sandero Stepway liet het merk blijken dat ze heus wel gevoelig waren voor de leus â€˜het oog wil ook watâ€™. De Sandero werd verhoogd, kreeg het nodige beschermende kunststof rondom, een setje dakdragers op het dak en voilÃ¡: de brave Sandero was klaar om buiten de gebaande paden te treden. Met een paar kleine aanpassingen kreeg de Sandero ineens een uitstraling die veel mensen aansprak.

De nieuwe Sandero is meteen ook leverbaar als Stepway. Net als de vorige generatie ziet Dacia (Renault Nederland) er van af om de Sandero met dieselmotor te leveren, met onze belastingdruk op diesels zou die versie zich simpelweg uit de markt prijzen. Dat niets bij het oude blijft, blijkt vooral uit het gegeven dat de oude, vertrouwde 1.6 benzinemotoren zijn ingewisseld voor compleet nieuwe 0.9 TCe driecilinder. Daarmee maakt een mooi stuk Franse techniek zijn opwachting in de Sandero. In feite is dit blok de vervanger van de oude 1.6 achtklepper, het motortje levert 90 pk bij 5.250 toeren en

135 Nm koppel bij 2.500 toeren. We maakten al kennis met dit blok in de Clio en de Sandero II, de vraag is dan ook of de cosmetische ingrepen aan de Stepway ook sterke invloed hebben op de stroomlijn en het verbruik.

Niet bang voor onverhard

We kunnen de Stepway typeren als een soft-roader; hij ziet er behoorlijk terrein-fÃ¤hig uit, maar daar zal â€˜ie niet veel klaarspelen omdat hij dezelfde aandrijflijn heeft als de normale Sandero. Dacia heeft de Stepway wel voorzien van beschermplaten om het carter tegen rotsachtig onheil te beschermen. Ondanks de beperkingen van de tweewielaandrijving komt de Stepway verder op onverharde wegen dan zijn asfalt-broer. Op zandwegen, bospaden en puinwegen kun je behoorlijke kuilen en bulten trotseren voordat de Stepway met zijn buik op de grond ligt. De verhoging van vier centimeter en de bodembescherming zijn wel degelijk functioneel.

In het interieur heeft Dacia ook enkele onderscheidende elementen aangebracht, zoals de speciale bekleding met het Stepway-logo erin geborduurd. De ergonomie had beter

gekund, de knoppen voor de zijruiten zitten op de middenconsole en de keuzeknop voor de ventilatie werkt precies andersom. Als de knop helemaal linksom gedraaid is wordt de lucht langs de ontwasemingsrooster geblazen, is de knop helemaal naar rechts gedraaid, dan wordt de lucht naar de roosters in het dashboard geleid. Op zich wen je daar snel aan, maar wat niet went is het fragiele gevoel in de draaiknoppen en de slechte afleesbaarheid van de gekozen stand.

Ruimte alom

De toegenomen wagenhoogte komt de instap ten goede, wanneer je gesteld bent op een hoge instap en zithoogte, dan is de Stepway zeker te verkiezen boven de normale Sandero. De stoelen zijn opvallend zacht, het kenmerkende Franse zitcomfort is in ruime mate aanwezig. Aan de stoelverstelling merk je dat de Sandero een budget-auto is: de hoogte van de stoel verstel je met een beugel onder de zitting. Trek aan de beugel, en beweeg uw zitvlak op- of neer totdat de gewenste hoogte is bereikt en laat de beugel los. Een beetje achterhaald, maar het werkt prima. Het stuur is alleen in de hoogte verstelbaar, maar al met al is er voor bijna iedereen een prettige zitpositie te

vinden. De zit op de achterbank is ook prima, de zittingen zijn zacht en de beenruimte is prima in orde. Door de grote deuropening kun je makkelijk Maxi-Cosiâ€™s plaatsen en kinderen hun gordels omdoen, maar wees gewaarschuwd: als de achterportieren geopend zijn, vallen ze makkelijk dicht. De portieren hebben een gemene uitstekende punt bovenaan, die je gemakkelijk in je gezicht kunt krijgen, zoals ondergetekende. Een pijnlijke ervaring die niet voor herhaling vatbaar is.

De kofferruimte van de Sandero slikt minimaal 320 liter en maximaal 1.200 liter, de rugleuning van de achterbank laat zich simpel omklappen, maar omdat de zitting niet voorover geklapt kan worden is de laadvloer niet volledig vlak. Heel erg is dat niet, want wat echt belangrijk is bij het beladen van een auto is dik in orde: het kofferdeksel slaat ver open en de tildrempel is ondanks de grotere wagenhoogte niet overdreven hoog. Helaas ontbreekt enige vorm van bescherming op de tildrempel, als je hier regelmatig spullen op zet zal de laklaag snel wegslijten.

Opvallende verhoudingen

De Stepway is niet wezenlijk anders dan de versie die we al eerder testten, maar toch kunnen we enige verschillen optekenen. In de bochten merk je aan het overhellen dat de carrosserie hoger op de veren staat, en ook voel je dat de auto onder het rijden wat meer op zijn veren beweegt. We zijn erg te spreken over de geluidsdruk in de auto, tijdens het rijden blijft de Sandero Stepway goed stil. Windgeruis op snelwegtempo is slechts lichtjes aanwezig en het motorgeluid blijft op de achtergrond. Boven de 3.000 toeren laat het motortje van zich horen, maar de leuke driecilindersound is allesbehalve storend. Het geluid van het opspoelende turbootje is zelfs vermakelijk. Zoals we in de eerdere tests al aankaartten is dit een echt toerenmotortje, wat wil je ook met een inhoud van 900 cc. De boring en slag bedragen 72,2 en 73,1mm, je voelt op je klompen aan dat er niet veel trekkracht bij lage toeren beschikbaar is. Zo af en toe mis je de vierde verbrandingsslag wel, want als je beneden de 1.500 toeren vermogen oproept

hebben de drie cilinders moeite om het ritme te bewaren. Dat is niet zozeer een makke van de motor, maar meer van de versnellingsbak die vrij lange verhoudingen heeft. De versnellingsbakverhoudingen zijn uitgelegd voor een motor die bij lage toeren trekkracht levert, en juist dat heeft de 0.9 TCe niet.

Rond de 2.500 toeren begint het motortje er flink aan te trekken, als je opschakelt bij 4.500 toeren is de Sandero lekker vlot. Schakel je eerder op, dan valt het blokje telkens terug in zijn turbogat. Het maakte de Sandero een beetje tweeslachtig, schakel je tijdig en rustig op, dan houdt het niet over met de prestaties, maar kies je ervoor om 1.500 toeren later op te schakelen, dan is de auto tot 100 km/u erg vlot. Om een voorbeeld te geven: Een Focus 1.0 EcoBoost kun je in de derde versnelling over een minirotonde sturen. Maar de 0.9 TCe draait in de derde versnelling te weinig toeren om soepel rond te komen. Schakel je echter terug naar de twee, dan rijd je in het toerengebied waarin het motortje optimaal presteert en schiet je met gezwinde spoed over de rotonde. Het zou Dacia sieren om de eindoverbrenging nog eens onder de loep te nemen. Qua ratio sluiten de versnellingen mooi op elkaar aan, maar als het toerental in elke versnelling nu eens 400-500 toeren hoger lag, dan is het motorvermogen veel beter bruikbaar. Want bij 120 km/u in de vijfde versnelling draait de motor 2.800 toeren, trap je het gas in om te versnellen naar 130, dan vraagt de schakelindicator je om terug te schakelen.

Meerprijs versus meerwaarde

Na een weekje rijden met de Sandero Stepway komen we tot de conclusie dat het rijden in een budget-auto geen grote concessies vraagt. In feite kunnen we niets anders dan concluderen dat de Stepway bijna hetzelfde rijdt als de gewone Sandero, maar dat â€˜ie er stukken aansprekender uitziet. Met zijn hoogte van 1,62 meter staat er een flinke auto en vooral ruime auto voor je deur, de toegenomen rijhoogte biedt ook werkelijk voordelen als je al eens een keer op onverharde (maar niet doorweekte) wegdekken rijdt. Het grootste pluspunt van de Sandero is zijn motortje, als we de doelgroep en de rijstijl beide als non-pretentieus kunnen kwalificeren, dan is ook de Stepway prima bedeeld met dit blokje. Het is wel jammer dat de versnellingsbak de prestaties wat drukt, maar we moeten niet vergeten dat ook Dacia op koolstofdioxide-uitstoot wordt afgerekend. In dat licht bezien is te begrijpen dat rationele gegevens als uitstoot en verbruik geprefereerd worden boven sprintvermogen. Maar is de Stepway zijn meerprijs van 3 mille ten opzichte van de gewone Sandero waard? Dan moet het je vooral om de looks en de hogere instap te doen zijn, ieder mag voor zichzelf bepalen wat dat waard is. Het verbruik heeft in elk

geval weinig te lijden van de extra opsmuk, we kwamen uit een gemiddeld verbruik van 6,6 liter per 100 kilometer.

Plus

+ Ruime interieur
+ Fijne motor
+ Behoorlijk stil

Min

- Versnellingsbakverhoudingen
- Vervelende punt achterportieren
- Weinig gevoelige besturing