



Dacia Sandero

Cuando suficiente es suficiente

Prueba | Suficiente es suficiente. Suena tan lógico como 'un Dacia es un Dacia.' Sin embargo, el nuevo Dacia no es igual al antiguo Dacia. Los primeros Dacias eran en todo sentido muy sencillos y por lo tanto excepcionalmente económicos. El nuevo Dacia Sandero en cambio se ve bien, tiene un equipamiento completo y utiliza la más moderna tecnología de la empresa matriz Renault. Uno se pregunta: es el nuevo Sandero un verdadero Dacia?

En camino al lugar de la prueba un Dacia Logan cruza nuestro camino. El Logan fue introducido en 2006 y era un concepto único. En todos aspectos el Logan solamente tenía lo más necesario para mantener el precio bajo. En el diseño se tomaba en cuenta, más que cualquier otra cosa, el bajo coste de producción. No pensaron en la apariencia. El equipamiento era espartano y la técnica tan sencilla que los talleres de Europa oriental lo podían reparar sin tener herramientas especializadas.

Nuevo

En comparación con los primeros Dacias, el Sandero es un coche completamente diferente. El diseño es moderno y la calidad de la construcción es meritoria. En el interior no queda ningún recuerdo de lo anterior y nada atestigua el precio bajo. En el salpicadero hay hasta asientos cromados! El espacio en la parte delantera es bueno y la maletera es incluso un poco más grande que en otros coches de este tamaño. Eso es a cuenta del espacio para las piernas de los pasajeros traseros, porque éste es por debajo del promedio.



El equipamiento consiste todavía de solamente lo más necesario, a pesar de que 'lo más necesario' en 2012 es un término mucho más extenso que antes. Por ejemplo, cuatro airbags, frenos con ABS, un sistema de estabilidad electrónico, ventanas laterales eléctricas y cerradura central son estándar. En el nivel

superior de equipamiento incluso hay una radio con MP3, y conectividad Bluetooth!

Equipamiento

Dacia ha ahorrado dinero más que todo en los detalles pequeños. Faltan cosas pequeñas en el Sandero, que son muy comunes en otros coches. Piense en la palanca del intermitente que en otros coches solamente hay que tocar una vez para que guíñe tres veces, o una consola central para el manejo de las ventanas traseras (así se ahorran un estuche de botones).



Al margen de esto, el coche Rumano se caracteriza por rasgos franceses: la bocina es manejada con la palanca del intermitente y el velocímetro solamente muestra los decimales impares (10, 30 50 etcétera, las velocidades máximas en Francia). Los asientos no tienen nada francés: son una medida demasiado pequeña y su forma dejan qué desear. Algo que se hace sentir en trayectos largos.

Como se debe en un coche moderno, hay disponible un sistema combinado de audio, navegación y comunicación. Especialmente para Dacia han desarrollado un sistema sencillo (llamado "MediaNav") que una vez más solamente ofrece lo más necesario y ninguna cosa extra. Para algunos eso puede ser una ventaja, porque la poca cantidad de posibilidades y opciones hace el manejo más fácil.

Tecnología

El anterior Dacia Sandero utilizaba un motor antiguo de Renault mientras que el nuevo Sandero dispone de la tecnología más moderna de la marca matriz. El Sandero es vendido con los mismos motores hipermodernos que el flamante Renault Clio. De esta manera el coche no es solamente barato para comprar pero también económico en su uso de combustible.



Sin embargo, existe una diferencia importante. El Renault Clio tiene neumáticos de baja resistencia, un sistema start/stop, una bomba de aceite variable, una parrilla activa y dirección no hidráulica pero eléctrica. Son cosas que ahorran mucho combustible, pero también hacen un coche más caro para adquirirlo. Por eso, al Sandero le falta toda esta tecnología. En otras palabras: con exactamente el mismo motor, el Renault Clio es más económico.



Gasolina o diésel?

Hemos probado el motor a gasolina de tres cilindros que conocemos del Renault Clio, pero que por el momento no está disponible en España. Este motor por naturaleza es tan económico que el Sandero consume mucho menos que la anterior generación. En la autopista realizamos un consumo de 5.5 litros por 100 kms. Gracias a algunos ajustes en el escape y mucho aislamiento de sonidos han superado eficazmente las conocidas desventajas de un motor tricilíndrico (redoble, inquietud).

Gracias a la asistencia de un turbo, las prestaciones del tricilíndrico de 1,0 litro son más que suficiente. A partir de las 2.000 revoluciones se nota recién la extra potencia del turbo. Entonces es tentador conducir con revoluciones más elevadas que lo necesario. Durante la prueba, el motor del coche de prueba no corría completamente regular en un número de revoluciones estable, pero según un portavoz de Dacia eso es representativo.



El motor a diésel es notablemente más poderoso y rinde con más facilidad. Lo hace sentir al Dacia como un coche más grande y maduro. Porque el diésel da más potencia sobre una ancha banda de revoluciones, es más fácil realizar el bajo consumo prometido por Dacia.

Para ayudar al conductor a ahorrar la máxima cantidad de combustible, un indicador de marcha es estándar. En el caso del motor a gasolina, éste tiene mucho sentido. Independientemente del tipo de motor, la palanca de cambios es insensible. El recorrido de la palanca es corto, pero la palanca tiene tanto juego, que el conductor nunca está seguro en cual marcha está.



Las características de conducción y la ergonomía, dejan qué desear, pero considerando el precio; el Sandero recibe buenas notas. También en el nuevo Dacia Sandero el lema es: suficiente es suficiente, pero según las normas de 2013. ■

Comportamiento en camino

El Dacia Sandero es un coche compacto con el precio de un pequeño coche urbano.. Esto se traduce no solamente en más espacio por el mismo dinero, sino también en más confort. Fuera de la ciudad el Sandero se hace sentir más estable que un coche urbano, lo que presta tranquilidad en las, y eso es también más confortable.

El comportamiento del coche es ajustado para prestar seguridad. La sensibilidad del volante es mínima y no hay tal cosa que llamamos placer al conducir. Sin embargo, sobre carreteras malas o en curvas demasiado rápidas (por ejemplo en una maniobra evasiva), el chasis reacciona ejemplarmente.

Conclusión

Dacia introduce un Sandero completamente nuevo. El Sandero es más confortable y moderno que nunca. La diferencia con coches comparables de otras marcas es mucho menos. El precio es todavía miles de euros menos que de la competencia. Pero también la diferencia en precios ha disminuido.

Por otra parte, el nuevo Sandero ofrece mucho más que antes. El equipamiento es más moderno, el nivel de seguridad más alto y gracias a motores modernos el Sandero consume menos combustible.



Especificaciones

Dacia Sandero TCe 90 Laureate

Dimensiones y pesos

Largo x ancho x alto	406 x 173 x 152 cms
Batalla	259 cms
Peso	937 kg
Remolque	465 kg
Remolque frenado	1.100 kg
Contenido del tanque de combustible	50 l
Maletero	320/1200 l
Dimensiones de los neumáticos	185/65R15

Motor y prestaciones



Cilindradas	898 cc
Cilindros / valvulas	3/4
Potencia	90 cv @ 5250 rpm
Par motor	135 Nm @ 2500 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	11,1 seg.
Velocidad máxima	175 kms/h
Consumo promedio	5 l / 100 kms
Consumo urbano	6,7 l / 100 kms
Consumo extraurbano	4,3 l / 100 kms
Emision CO2	116 grs/km

Precio

Precio	€ 10.100
Modelo mas barato	€ 7.200