A, of B?

Met die Sandero het Renault ‘n plaaslike vervaardiger geword – dit word ook naas die NP200 by Nissan se aanleg in Rosslyn gebou.

Renault se aanslag op die intreemark is in volle swang, met die Sandero-luikrug wat homself by die Clio en twee ander nuwelinge, die Twingo-luikrug en Logan-sedan, aangesluit het.

Dit maak deel uit van die maatskappy se strategie om in segmente mee te ding waarin dit nie voorheen ‘n sterk speler was nie. ‘n Voorbeeld hiervan is die Koleos SUV (geskoei op die Nissan X-Trail), maar daar is ook besluit dat die maatskappy na sy kleinmotor-herkoms moet terugkeer. Terwyl rygoed soos die Mégane en Laguna veel gedoen het om die handelsmerk hier te vestig, het dit nie veel vir die bankbalans gedoen nie. Renault hoop dat die Sandero dit sal verander.

Ons vraag is egter onvermydelik hoe Renault met die Clio 3 (die Clio 2 is nie meer beskikbaar nie), Twingo, Logan en Sandero almal aan die onderkant van die mark, met modelle en pryse wat by mekaar oorvleuel, gaan sin maak? Die antwoord is straks dat dié rygoed in aard só verskillend is dat hulle by uiteenlopende kopers sal aanklank vind.

Nes die Nissan NP200-bakkie en die Logan – beide wat verlede jaar hier aangeland het – word die Sandero op die B0-onderstel vervaardig, en word dit onder die Dacia-vaandel in veral Oos-Europese lande, Noord-Afrika en sekere Oosterse lande verhandel. Dit word ook naas die NP200 by Nissan se aanleg in Rosslyn gebou.

Met die Sandero het Renault dus ‘n plaaslike vervaardiger geword. Dit sal nie net help om die effek van die wisselkoers op invoere te negeer nie (en hopelik pryse bestendig laag sal hou), maar ook help met die beskikbaarheid van onderdele. Die Sandero is dus uiters belangrik vir Renault se voortgesette sukses plaaslik, en die maatskappy hoop dat hierdie kleinmotor sowat die helfte van Renault se plaaslike afset sal verteenwoordig.

Die reeks kom met die keuse van twee kragbronne: ‘n 55 kW/112 Nm 1,4 liter-petrol en die 64 kW/128 Nm 1,6 liter-petrol van ons toetsmotor. Beide word aan ‘n vyfgang handratkas gekoppel.

Die 1,6 liter petrol-viersilinder kom met veelpunt-inspuiting en ontwikkel die 64 kW maksimum drywing teen 6 000 r/min en die 128 Nm

BlitsGids	Renault Sandero 1,6 Dynamique	Hyundai Getz 1,6 HS*	VW Polo 1,6 Trendline*	Fiat Panda 100HP
Enjintipe:	Gelid-4, petrol	Gelid-4, petrol	Gelid-4, petrol	Gelid-4, petrol
Verplasing:	1 598 cm³	1 599 cm³	1 598 cm³	1 368 cm³
Kragsyfers:	64 kW/128 Nm	78 kW/144 Nm	77 kW/153 Nm	73 kW/131 Nm
0-100 km/h:	13,06 sek.	11,70 sek.	11,20 sek.	11,38 sek.
Topsnelheid:	154 km/h	178 km/h	191 km/h	176 km/h
Verbruik:	7,2 ℓ/100 km*	6,1 ℓ/100 km	7,0 ℓ/100 km	6,5 ℓ/100 km*
CO_2-uitlate:	170 g/km*	145 g/km	177 g/km	151 g/km*
Basisprys:	R142 800	R145 900	R153 900	R142 500
Internet:	www.renault.co.za	www.hyundai.co.za	www.vwsa.co.za	www.fiat.co.za

*Vervaardigersyfers

In dieselfde prysklas: Hyundai Accent 1,6 GLS (R142 900); Opel Corsa Utility 1,8i Club (R142 260); GWM 2,2i d/k Lux 4x2 (R139 990); Nissan Livina 1,6 Acenta (R140 000)

Met dieselfde bakstyl: Honda Jazz 1,4 i-VTEC LX (R149 900); Toyota Yaris T3+ (R157 800); Ford Fiesta 1,4 Trend 5-dr (R157 930)

Standaard-kenmerke	
Lugsakke	Voor
Veiligheid	ABS/EBD/EBA
Verkoeling	Lugversorger
Klanksteisel	Radio/CD/MP3
Sentrale sluiting	Ja
Alarm/immob	Ja
Togbebeer	Nee
Stuurverstelling	Geen
Sitplekverstelling	Hand
Bekleding	Materiaal
Aantal sitplekke	5
Misligte	Voor
Sondak	Nee
Sensors	Geen
Parkeerhulp	Geen
Ligte	Halogeen
Isofix-hegpunte	Nee
Elektriese hulp	Vensters/spieëls

Toetsnotas

FR: My grootste punt van kritiek is die onverstelbare stuurwiel. Die gehalte van hierdie motor beloof goed vir Renault, maar enige iemand wat wel 'n Renault oorweeg, is voor die dilemma: Clio 3, Twingo, Logan of Sandero? Hulle is egter so uiteenlopend dat die keuse maklik behoort te wees. Die Sandero is 'n A-na-B ryding sonder pretensie wat eerlike waarde en ekonomie bied.

WL: 'n Indrukwekkende intreemotor en vreemd genoeg (omdat hulle onderstelle deel) voel dit in alle opsigte beter as die Logan. Die rit is sag sonder oorbodige bakrol en behalwe vir die stuurwiel wat nie kan stel nie, 'n verbasend gemaklike ervaring.

Wat kan beter?

- Verstelling vir die stuurwiel is byna onverskoonbaar in hierdie segment.
- 'n Geïntegreerde klankstelsel sal veel doen om duursaamheid en veiligheid te verhoog.

Toetse uitgevoer met

TOTAL

You know where to turn

SPESIFIKASIES	Renault Sandero 1,6
	ENJIN
Silinders	Gelid-4, dwarsgemonteer
Brandstoftoevoer	Elektroniese petrol-inspuiting
Boor x slag	79,5 mm x 80,5 mm
Verplasingsinhoud	1 598 cm³
Drukverhouding	9,5:1
Klepgang	EBNA, 2 kleppe per silinder
	VERRIGTING
Maks. drywing ISO (kW)	64 kW @ 5 500 r/min
Maks. wringkrag (Nm)	128 Nm @ 3 000 r/min
	RATKAS
Ratte vorentoe	Vyfgang handrat
1ste rat	3,73 : 1
2de rat	2,05 : 1
3de rat	1,39 : 1
4de rat	0,97 : 1
5de rat	0,821 : 1
Trurat	3,55 : 1
Finale aandrywing	4,21 : 1
Dryfwiele	Voor
Hulpmiddels	Geen
	WIELE EN BANDE
Padwiele	6,0J x 15 allooi
Handelsmerk	Barum Brilliant
Bandgrootte	185/65 R15
Noodwiel	Volgrootte staal
	REMME
Voor	259 mm soliede skywe
Agter:	203 mm trommels
Veiligheidstelsels	ABS met EBA
	STUUR
Tipe	Tandstang met kleinrat met hidroulise kraghulp
Kant tot kant	3,2
Draaisirkel	10,5 m
	VEERSTELSEL
Voor	MacPherson-stutte
Agter	Wringbalk, krulvere
	VERPLASINGSINHOUD
Sitplekke	5
Brandstoftenk	50 liter
Bagasieruim	256 – 896 dm³

draaimoment teen 3 000 r/min. Ons het dus 'n heel besadigde motor verwag, en die Sandero se versneltyd van 13,06 sek. tot 100 km/h het gevolglik geen wenkbroue gelig nie. Die enjin benodig hoë toere voordat dit werklik voel dat momentum opgebou word. Tog, wanneer hy eers op spoed is het dit redelik maklik ander verkeer verbygesteek. Met alledaagse gebruik is daar dus nie veel om oor te kla nie.

Op die Sandero se bekendstelling in Gauteng het die kleiner 1,4 liter soos ons verwag het wel gesukkel om stoom op te bou, dus beveel ons vir kopers hoog bo seevlak eerder die 1,6 aan. Kusbewoners behoort tevrede met die 1,4 te wees.

Maak 'n deur oop en die kajuit is ruim en met 'n aangename gevoel. Wat eerste opval is dat die stuurwiel-hoogte nie kan verstel nie, ons grootste kwelpunt. Hoewel die bestuurdersitplek vir sy hoogte verstel kan word, sal langer bestuurders sukkel om gemaklik te raak en kon die langer lede van die span (wat eintlik almal is) nie die bokant van die instrumente agter die stuurwiel lees nie.

Die res van die voorpaneel vertoon tipies Renault, eenvoudig dog logies. Als lyk goed aanmekaar gesit en die sitplekke is gemaklik genoeg vir hierdie soort ryding. Die namark-klankstelsel vertoon wel goedkoop. 'n Mens verwag nie so iets op die duurder modelle nie.

Die Sandero het MacPherson-stutte voor en 'n wringbalk met krulvere agter. Dié veeropset verskaf 'n gerieflike rit, en selfs groot ongelykhede word met gemak uitgestryk. Daar is ook heelwat wielgreep van die 15-duim Barumbande wat vir verrassende beheer deur die draaie sorg.

Die top drie modelle in die reeks kom almal standaard met ABS-remme, EBD sowel as EBA. Tog was ons motor se vertoning in die nood-stilhoutoetse teleurstellend. Die gemiddelde tyd van 3,13 sek. is swak (vir 'n moderne motor) en 'n beste tyd van slegs 3,01 sek. kon vermag word. Danksy die elektroniese bystand het die motor egter beheers tot stilstand gekom en werk die remme heel goed in alledaagse gebruik.

TOETS-UITSLAE	Renault Sandero 1,6			
	SNELHEID (km/h)			
*Maksimum	154 @ 4 500 r/min			
Toerelimiet	6 000 r/min			
Snelheidsmeter	60	80	100	120
Ware snelheid	54	74	94	113
	VERSNELLING (sekondes)			
0-60	5,33			
0-80	8,45			
0-100	13,06			
0-120	20,02			
1 km naellopie	35,03			
Eindsnelheid	143,6 km/h			
	VERBYSTEEK-VERSNELLING (sek.)			
	3de	4de	5de	
40-60	3,91	5,83	8,87	
60-80	3,97	5,73	9,08	
80-100	5,54	6,37	10,11	
100-120	-	8,07	12,64	
120-140	-	11,37	21,89	
	VERBRUIK			
Stad	10,0 ℓ/100 km			
Hoofweg	5,6 ℓ/100 km			
Gekombineerd	7,2 ℓ/100 km			
Geskatte reikafstand	694 km			
CO_2-uitlating	170 g/km			
	REMTOETSE			
100-0 (sek.)	3,01/3,19 (beste/swakste)			
Gemiddeld van 10	3,13/swak			
	(Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak)			
	GERAASVLAKKE (dBA)			
Luier	41			
60 km/h	65			
120 km/h	72			
	VERRIGTINGSFAKTORE			
Drywing/massa (W/kg)	57			
Drywing/liter (kW/liter)	40			
Wringkrag/liter (Nm/liter)	80			
Vooroppervlak (m²)	2,68			
Sleurkoëffisiënt (C_d)	0,36			
Massa soos getoets (kg)	1 128			
Gewigverspreiding voor/agter (%)	62/38			
	(Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlakte, ratverhoudings en ISO kragleweringsyfers)			
	TOETSOMSTANDIGHEDE			
Hoogte	Seevlak			
Weer	Helder, warm, geen wind			
Odolesing	2 370 km			

15/20

Ná die Sandero se bekendstelling in Gauteng, toe meeste ander motormedia 'n vlug na hul tuiste gevang het, het WIEL en twee van ons mededingers die langpad Kaap toe aangepak. Die uitdaging: ry drie identiese Sandero 1,6 Dynamiques na Kaapstad, binne 15 ure en met so min as moontlik brandstof. Die WIEL-span het die uitdaging met gemak gewen met 'n gemiddelde verbruik van 7,8 ℓ/100 km (teenoor die ander twee se 8,0 ℓ/100 km en 8,3 ℓ/100 km).

Die veeropset verskaf 'n gerieflike rit, en selfs groot ongelykhede word met gemak uitgestryk

Danksy die gebruik van hidrouliese kragstuur is die gevoel van die stuurwiel gewigtig, direk en voorspelbaar.

Hoewel gebaseer op dieselfde hardeware as die Logan (en die NP200), moet daar nie die fout begaan word om te dink dat die Sandero 'n Logan-luikrug is nie. Dis 'n geheel ander ryding, die algehele gevoel veel meer verfynd en volwasse. Hoewel geensins op die vlak van 'n Fiesta of Jazz nie, is die Sandero vergelykbaar met meeste ander rygoed in sy segment en kan hy sy man in die B-segment staan, al teiken Renault hom prysgewys in die A-segment.

Hy spog wel met beter kopruimte agter as motors soos die Kia Picanto (wat in sy eie segment val), en selfs die nuwe Ford Fiesta en Toyota Yaris bied nie soveel kopruimte nie. Tog verloor die motor punte in terme van kopruimte voor: selfs die piepklein Picanto bied meer.

Waar die Sandero wel sy troefkaart uithaal, is in die bagasieruim. Met 'n laaivolume van 256 dm³ bied hy by verre die meeste pakplek in sy klas – vergelykbaar met die Honda Jazz en veel groter as die Fiesta s'n. Natuurlik kan die agterste sitplekke platslaan (en op die Dynamique-model kan dit 60:40-verdeel) en dan groei die bagasieruim na 'n massiewe 1 104 dm³ (slegs vergelykbaar met die duurder Honda Jazz).

Gevolgtrekking

Daar is tans vyf modelle in die Sandero-reeks, met die intree 1,4 liter wat teen R98 800 tot die spaarsamige koper spreek – Renault mik om die VW Citi Golf hiermee te pak. Selfs hierdie model kom met kragstuur, 'n verstelbare bestuurdersitplek en 'n lugsak sowel as 'n drie jaar/100 000 km-waarborg.

Later in die jaar sal daar ook 'n veiligheidspakket op die 1,4 beskikbaar word wat ABS-remme sal insluit.

Die Expression-modelle kry 'n lugsak vir die passasier, lugreëling, sentrale sluiting en chroom-afwerking. En as jy vir die Expression+ gaan kry jy ook elektriese werking vir die voorste vensters, 'n CD-speler met MP3-aanpasbaarheid, en bakkleur spieëlhulsels en chroom deurhandvatsels.

Ons toetsmodel was die Dynamique (R142 800). Hoewel bykomstighede soos elektriese werking vir alle vensters en kantspieëls en ander kosmetiese items soos 15 duim-vellings vir sommige kopers belangrik mag wees, plaas hierdie model se hoë prys hom tussen groter en beter mededingers met beter verrigting, groter kajuite en beter afwerking.

Ons aanbeveling is die 1,6 Expression Pack-model. Teen R126 800 plaas dit hom direk teen motors soos die Kia Picanto en die Hyundai i10 (sien bl. 44), maar hy is groter en ruimer binne.

Dit mag dalk klink na 'n cliché, maar die Sandero is 'n eerlike poging aan die kant van Renault en bied 'n goeie verskeidenheid enjins en afwerkingsvlakke. Die motor is netjies aanmekaargesit en daar is weinig fout te vind binne en buite die kajuit. Hy is beslis 'n toetsbestuur werd. ■