


 RENAULT

rabljena vozila

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Takšnega naslova ne bi namenili skoraj nobenemu novemu avtomobilu, vsaj ne takšnemu, ki bi povsem nov in brez napak prišel iz tovarne. Pri Sanderu smo ga brez oklevanja.

## Nov za ceno rabljenega

► To, kar vidite na fotografijah, ni nobena neznana znamka, ne kak nov model korejskega ali japonskega proizvajalca, temveč popolnoma prava romunska Dacia Sandero. No, kolikor je v Dacii, odkar je ta Renaultova, še vzhodnjaškega ... Če se nam pri Loganu, katerega DNK je skoraj popolnoma enaka Sanderovi (ta ima skrajšano medosje in več kot tri četrt Loganovih delov – seveda večino nevidnih), ni zapisalo, da gre za simpatično oblikovan primerek, je zgodba pri Sanderu drugačna. Ljudje se obračajo za njim! Oblika je dokaj skladna, linije so tekoče, umeščene v današnji čas in nič ne nakazuje na tesno sorodstvo z Loganom in MCV-jem. Tako je vsaj, dokler ne odprete vrat in sedete za že videno armaturno ploščo z veliko Loganovimi-Renaultovimi elementi. Glavni adut vsake Dacie je njena cena, kar velja tudi za Sanderu, a s to razliko, da ima njegova kombilimuzinska oblika karoserije več potenciala pri slovenskih kupcih novih avtov kot limuzina Logan. V Turčiji je recimo zgodba obratna, a ta del nas tu ne zanima. Zanima nas, koliko avtomobila dobi kupec za oglaševano ceno 6.666 evrov. Tu je Sanderu povsem brez konkurence. Za šest tisočakov seveda obstajajo tudi (dobri) rabljeni avtomobili, ampak ti ne morejo navdušiti kupca, ki išče deviškost ('nič kilometrine in nobenega drugega voznika pred njim) in polno jamstvo. Po pričakovanjih za 6.666 evrov dobite Sanderu, za katerega je bolje, da ga sploh ni v ceniku države Evropske unije: brez varnostne blazine za sovoznika,

brez stranskih varnostnih blazin, brez radia, brez klimatske naprave, brez električnih šip. Če izkoristite še možnost 'brez ABS-a', znižate osnovno ceno celo za 210 evrov, a takšne poteze vam nikakor ne priporočamo. Osnovnih Dacij Sandero ne boste veliko srečali, če sploh kakšno, saj začetek ponudbe ponuja premalo. Še dostavniki so bolje opremljeni. Smiselno je torej izbrati sredinsko ali najboljšo opremo (Ambiance in Laureate), ki dopuščata izbiro dodatne opreme. Pri testnem Sanderu je bila izbira opreme zelo smotna: oprema Laureate plus kovinska barva, paket Laureate Plus (klimatska naprava in radio CD MP3, električni pomik stekel zadaj), stranski varnostni blazini in komplet opreme SUV, ki pa je edina stvar, ki je v tem Sanderu ne bi izbrali in s tem prihranili več kot 480 evrov, kar pomeni, da bi bila cena Sanderu po našem izboru še vedno zelo blizu desetih tisočakov. Z vso možno smotno opremo: električne šipe, električna ogle dalca, klimatska naprava, radio in štiri varnostne blazine (žal stranskih zaves ni možno dokupiti, prav tako ne stabilizacijskega sistema, kar štejemo Dacii v velik minus). Takole sestavljeni Sanderu nima nobene resnejše kombilimuzinske konkurence. Z nekaj milimetri, ki 'gledajo' čez štiri metre Sanderove dolžine, se ta Dacia uvrsta v vrh malih avtomobilov, med Corso, Grande Punta, Clia, Dvestosedmico, čeprav se po nekaterih atributih (prostornost, posebej velikost prtljažnika) ozira že po naslednjem razredu. V Sanderu bo popolnoma dovolj prostora za



štiričlansko družino povprečno visoke rasti. Prostora je predvsem dovolj v širino, ga bo pa najprej zmanjkalo za kolena zadnjih potnikov (prvi minus skrajšanega medosja Logana). Prtljažnik s 320 litri prekaša razred majhnih, razočara le s povečljivostjo, ki lahko posivi precej las, če imate slab dan.

### “Bi podarjenemu konju gledali v zobe?”

Pri naslonjalu zadnje klopi morate najprej odstraniti vzglavnike, še prej pa iz dna potegniti sedalni del in ga prekucniti naprej. Pogled na takole odprto klop zaradi vidne pene in kablov ni najboljši, a si pač misliš, da je preprostost davek ugodnejše cene. Težava 1: po tretjinah je deljivo le naslonjalo, ne pa sedalni del zadnje klopi. Težava 2: med podiranjem naslonjala boste morali odpreti zadnja vrata, saj se naslonjalo pri podiranju zatakne. Težava 3: pri podrti klopi nastane stopnica. Težava 4: ob zlaganju sedalnega dela klopi boste morali paziti, da bodo gnezda varnostnih pasov ostala zunaj. Kje so štiri roke, ko jih potrebuješ? Malo potrpljenja, pa bo. Zaradi dokaj visoke karoserije je nakladalna višina prtljažnika med višjimi. Takšno je tudi sedenje spredaj. Preglednost izza volana je odlična, za preveč položnim volanom, ki je nastavljen le po višini, se bo



### Iz oči v oči



Aljoša Mrak

▶ Ne glejte znamke niti izvora. Nima smisla. Sandero prepriča že v salonu, saj je daleč najlepša Dacia doslej, to nadgradi z nezahtevno (testno) vožnjo, predvsem pa nasmeji pri ceni. Čim gremo pod deset tisoč evrov za nov avtomobil, potem ni prostora za pikolovske opazke za nekatere napake. Sedi se visoko, motor zmore dihati le po ravnem (zato vsekakor svetujem 1,6-litrskega, če že mora biti bencinski), materiali bi lahko bili boljši, ABS serijski. A hudiča, če želite razmeroma poceni nov avtomobil, ki naj bi bil poleg dobre kakovosti tudi vzdržljiv, predvsem pa za pol številke večji kot tekmeci (po ceni), potem nimate veliko izbire. Sandero bo kar prava rešitev. ◀◀



Dušan Lukič

▶ Evo, pri Renaultu (pardon, Dacii) bodo sicer skočili v zrak, ampak Sanadero (en A več ali manj tule res ni pomemben, ne?) je odlična avto za države bolj ali manj tretjega sveta. Mirno lahko služi kot predsedniški avto (še posebej za hrvaško vlado), poleg tega pa bo v avtomobilsko manj razvitih državah vedno znova dokazoval, da je njegov lastnik človek, ki je v svojem okolju spoštovan in cenjen. Zanka za vleko pokvarjenega avtomobila, recimo, je spredaj pokrita (seveda, saj Sanadero nikoli ne odpove), zadaj pa odkrita, vedno pripravljena za vleko, tako kot je Sanaderov lastnik vedno pripravljen priskočiti na pomoč prijatelju ali neznancu, ki je s svojo 20 let staro, napol zarjavelo in tisti hip pokvarjeno škatlo že ničkolikokrat ostal na razdrapani, makadamski cesti bogu za hrbtom. Hop, in Sanadero priskoči na pomoč – in zato ker je na njem nekaj plastičnih ‘terenskih’ obrob in dodatkov, tudi prav prijetno sede v oko ...

In stavim, da se bo pri naših južnih sosedih odlično prodajal. Le kdo ne bi rad vsak dan svoje riti zavalil na svojega predsednika? Ali ga zapeljal v graben? ◀◀



Vinko Kemc

▶ Tale avtomobil me spomni na stare čase, na Stoenke, čeprav je po treznem premisleku to krivično. Sandero izpolni vse sodobne ekološke zahteve in veliko mero najvišjih varnostnih standardov. Da je potem zasnovan in izdelan tudi tako, da je poceni, se pač mora nekje poznati. Če bi šlo vse po normalni črti razvoja, bi morale biti danes takšne Lade in Zastave, pa niso. Zato sta tu k sreči Renault in Dacia in z njima Sandero. Veliko avtomobila za ta denar! ◀◀



marsikdo počutil 'previsoko' in posledično za iskanje ugodnega položaja porabil več časa. Prednja sedeža sta (voznikov je poleg v višino nastavljliv tudi gumb za upravljanje udobna. Ergonomija ni Sanderova najboljša stran. Stikalo za uravnavanje višine snopa žarometov (luči so dnevne!) je skrito nad stopalkami, neosvetljeno in težko dosegljivo. Slabo je postavljen tudi gumb za upravljanje ogledalc, ki so ga namestili kar pod ročico ročne zavore. Tudi s stikali prezračevalnega sistema in klimatske naprave ni vse v redu, saj so nerodno postavljena pred prestavno ročico, a če želite red, dodajte nekaj tisočakov (kar pa je precejšen znesek v tem avtomobilskem razredu) in kupite kaj povsem urejenega. Sandero noče biti vzor, mu pa to uspeva s kakovostjo izdelave (ne materiali) in sedeži (sedalna dela spredaj sta vseeno prekratka in premalo zadržujeta telo). Potovalni računalnik je enosmeren, a je informativen z vsem pričakovanim, le podatka o zunanji temperaturi ne premore. Varčevali so z gumbi za električni pomik šip (brez funkcije enega dotika), na armaturno ploščo nad stikali klimatske naprave namestili gumba za prednji, med sedežema pa stikali za zadnji šipi. Enostavno in že davno videno, prav tako ključavnice za odpiranje voznikovih vrat in prtljajnik. Ogledalce ima le sovoznikov senčnik, bralni lučki sta le spredaj, presenetljivo pa je sovoznikov predal osvetljen. Odlagalnih mest bo dovolj za prvo silo: okoli prestavne ročice, kjer je prostor za dve pločevinki (ali koš in pločevinko), predala sta še v prednjih vratih, na hrbtni strani prednjih sedežev pa

Koliko stane v EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	360
Paket Laureate Plus	900
Stranski varnostni blazini	270
Paket SUV	480

sta žepka. Radio s predvajalnikom CD in MP3 ni tovarniški, je takšen, kot ga kupiš v trgovini (ali se ga je dalo še pred kakim desetletjem?), s premajhnimi gumbi vred. Presenetljivo dobro lovi frekvence, kar je posledica dolge antene. Zaradi le štirih

"Osnovno ceno lahko še znižate, a tega vam ne priporočamo."

zvočnikov Sandero nikoli ne bo diskoteka. Bolj nas je Dacia presenetila z vodljivostjo, ki povsem zgledna, le nagibanje karoserije je izrazitejša. Voznik se temu (v prvi vrsti je vprašanje, ali kupec Sandera sploh razmišlja o užitku v vožnji) mirno izogne z manj dinamično vožnjo in se skupaj z drugimi potniki prepusti pozitivni plati mehkega podvozja - uživanju v udobju. Popravkov z volanom (povratna informativnost volanskega mehanizma pada z naraščajočo hitrostjo) je tudi pri avtocestnih hitrostih presenetljivo malo, v celoti gledano pa je Sanderovo obnašanje na cesti zelo vzorno in zaznavno boljše kot pri Thalii, Loganu ... Trenutno Sandera dobite z 1,4-litrskim ali 1,6-litrskim motorjem. Šibkejši, ki je gnat testnega Sandera, ima 75, močnejši pa 90 'konjev'. 1.4 MPI je

zelo slab, če ocenjujemo njegovo prožnost v četrti in peti prestavi (redko namerimo tako slabe rezultate), prav tako v dirki od 0 do 100 kilometrov na uro, kar se še kako pozna pri prehitetvanjih in med vožnjo po odprti cesti, ko je treba Sandera precej priganjati. Velikokrat z malo uspeha, saj motorju primanjkuje predvsem navora. Morda bi bilo vredno dodati tisti kupček denarja in izbrati 1,6-litrski motor, da bi prehiteli še kaj drugega kot traktorje in se v avtocestne klanice vozili s tokom, ob malce bolj naloženem avtu pa ne iskali zavetja med tovrstniki. Pri avtocestnih 130 kilometrih na uro sta opaznejša tudi hrup motorja in šum vetra okoli karoserije, ki se 'navajl' že pri 90-100 km/h. Poraba je bila na testu zelo odvisna od načina vožnje. Ob mirnem teku se je 1.4 MPI zadovoljil tudi z le 6,4 litra na 100 kilometrov, na odprti cesti in avtocestah pa je zahteval skoraj devet litrov. Sandero z 1,4-litrskim motorjem je primeren predvsem za mestna potepanja, kjer se uspešno zlije s preostalim prometom. Pohvalili bi menjalnik z natančnimi gibi, prestavna razmerja pa so mestno kratka.

Spomnim se srednje šole in stavka, da je avtomobil najbolj zgrešena investicija. S takšnim Sanderom lahko izgubo omejite na minimum. Edino vprašanje je le, ali vaš življenjski slog to dopušča. Ne glejte k sosedom! ♣

Tabela konkurence

MODEL	Dacia Sandero 1.4	Renault Clio Storia 1.2 16V Elan	Fiat Punto 1.2 8V Actual	Dacia Logan 1.4 MPI
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.390	1.149	1.242	1.390
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55/75 pri 5.500	55/75 pri 5.500	44/60 pri 5.000	55/75 pri 5.500
največji navor (Nm pri 1/min)	112 pri 3.000	105 pri 3.500	102 pri 2.500	112 pri 3.000
dolžina x širina x višina (mm)	4.020 x 1.746 x 1.534	3.818 x 1.640 x 1.417	3.865 x 1.660 x 1.480	4.250 x 1.735 x 1.525
največja hitrost (km/h)	161	170	155	162
pospešek 0-100 km/h (s)	13,0	13,0	14,3	13,0
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,6/5,4/7,0	7,4/5,0/5,9	7,3/4,8/5,7	9,2/5,5/6,8
cena osnovnega modela (evri)	6.666	9.580	8.680	6.950

Tehnični podatki

CENA: (Renault-Nissan Slovenija, d. o. o.)

**1.4 Sandero:** 6.666 EUR

**1.4 Laureate:** 8.090 EUR

**Testno vozilo:** 10.030 EUR

**Moč:** 55 kW (75 KM)

**Pospešek:** 15,2 s

**Največja hitrost:** 161 km/h

**Povpr. poraba:** 8,3 l/100 km

**Garancija:** 3 leta ali 100.000 km splošne garancije, 3 leta mobilne garancije, 2 leti garancije na lak, 6 let garancije za prerjavenje.

**Predvideni redni servisi:** Servisni interval na 30.000 km ali dve leti.

**STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):**

redni servisi, delo, material:	uvoznik ni priskrbel podatka	kasko zavarovanje (2):	1.195
gorivo	9.470		
gume (1):	uvoznik ni priskrbel podatka	Skupaj:	ni podatka
izguba vrednosti po 5 letih:	6.202	<b>Strošek za prevoženi km:</b>	ni podatka
obvezno zavarovanje (2):	1.840		

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

1 - 21 °C / p = 1000 mbar / rel. vl. = 51 % / Stanje klimatizacijske števca: 3.844 km / Gume: Continental ContiEcoContact3 185/65/R15 T

**Vozne lastnosti**

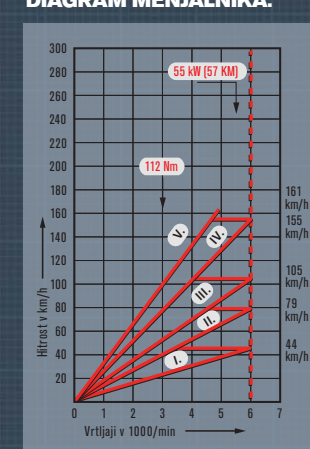
<b>Pospeški</b>	s
0-100 km/h:	15,2
402 m z mesta:	19,8
	(112 km/h)
1.000 m z mesta:	36,5
	(140 km/h)

**Prožnost**

s	
50-90 km/h (V):	16,3
80-120 km/h (V):	40,5

DIAGRAM MENJALNIKA:



TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 79,5 x 70 mm - gibna prostornina 1.390 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5.500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,8 m/s - specifična moč 39,6 kW/l (53,8 KM/l) - največji navor 112 Nm pri 3.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - hitrosti pri določenih prestavah pri 1000/min: I. 7,23; II. 13,17; III. 19,36; IV. 26,19; V. 33,29 - platišča 5,5J x 15 - gume 185/65 R 15 T, kotalni obseg 1,87 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltega prema, torzijski drog, vzmeti, teleskopski blažilniki - zavore spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3,25 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 975 kg - dovoljena skupna masa 1.470 kg - dovoljena masa priklole zavoro: 1.100 kg, brez zavore: 525 kg - dovoljena obremenitev strehe: 70 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 161 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,0 s - poraba goriva (ECE) 9,6/5,4/7,0 l/100 km.

**Največja hitrost** 161 km/h (V. prestava)

**Poraba goriva l/100 km**

najmanjše povprečje	6,4
največje povprečje	9,3
skupno testno povprečje	8,3



**Trušč v notranjosti dB**

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	58	56	56
90 km/h	64	62	60
130 km/h		70	68
Prosti tek	38		

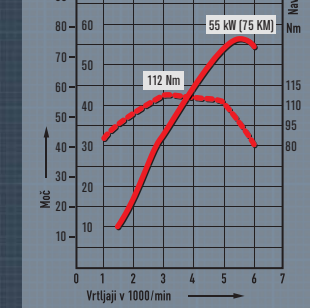
**Zavorna pot m**

od 130 km/h:	67,0
od 100 km/h:	40,6
	(AM meja 42 m)



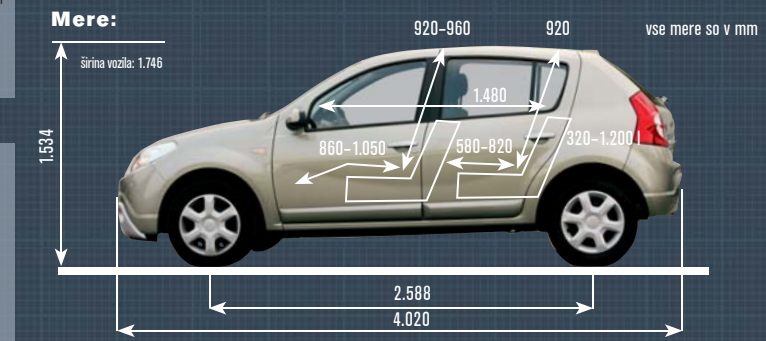
**Napake med testom** brez napak

DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Ni narejena za užitek, ampak za popotovanja brez težav.



**Zunanje mere:** širina vozila 1.746 mm - kolotek spredaj 1.480 mm - zadaj 1.469 mm - rajdni krog 10,5 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.410 mm, zadaj 1.410 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnji sedež 470 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 50 l.

Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
5 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 2 x kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - ABS - servo volan - električni pomik šip spredaj - električno nastavljlivi vzratni ogledali - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini nastavljlivi voznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	12	Brez dvoma najlepša Dacia, verjetno kar vseh časov. Brez pripomb k izdelavi.
Notranost (140)	91	Uporabnejši od malih avtov, a s podobno prostornostjo potniške kabine. Zaostajanje pri položaju za volanom in opremi.
Motor, menjalnik (40)	27	Motor je primeren le, če potujete počasi in v večinioma po mestu. Pohvale menjalniku.
Vožne lastnosti (95)	60	Podvozje je narejeno za ljubitelje mehke, kar pomeni brezskrbna popotovanja od točke A do B.
Zmogljivosti (35)	14	Meritev prožnosti smo raztegnili skoraj na dva dneva, Sandero pa ni blestel tudi pri pospešku.
Varnost (45)	25	Ne glede na denar: brez ESP-ja in varnostnih zaves.
Gospodarnost (50)	32	Ne boste ga kupili zaradi majhne izgube vrednosti ali majhne porabe goriva in jamstva, ampak zaradi cene.
<b>Skupaj</b>	<b>261</b>	Edina kategorija, v kateri Sandero blesti, je cena. Če je ta zelo pomembna pri vaši izbiri novega avtomobila, boste s povprečjem preostalega lahko dobro ziveli.

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5  
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▲ prostornost</li> <li>▲ preglednost</li> <li>▲ udobno vzmetenje</li> <li>▲ cena</li> <li>▲ vzdrževanje (servisni intervali ...)</li> <li>▲ zanesljiva lega</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▼ položaj nekaterih gumbov in stikal</li> <li>▼ mehki sedeži (zadrževanje telesa v ovinkih)</li> <li>▼ len motor</li> <li>▼ slabo povezan volan pri večjih hitrostih</li> <li>▼ ni ESP-ja, ni varnostnih zaves</li> <li>▼ revna osnovna oprema</li> <li>▼ ni podatka o zunanji temperaturi</li> </ul> |
|---|--|