

SPECIALE DACIA-EDITIE

Auto Week

VOL VAN AUTO'S

Voor hetzelfde geld
De compleetste Dacia ooit of
afgeprijsde en ervaren Seat



VOORDELIG
MAAR NIET GOEDKOOP

Veel ruimte op de achterbank

De naam 'Bigster' is weinig bescheiden,
maar de bak binnenruimte
maakt 'm waar



SEAT ATECA 1.5 TSI € 38.990

DACIA BIGSTER HYBRID 155 € 39.000

BUDGETKWESTIE

PLUS

546 LITER LAADRUIMTE EN EEN IN DRIEËN NEERKLAPBARE BANK IN DE BIGSTER

DE DACIA IS MODERNER, RUIMER, ZUINIGER EN GOEDKOPER | DOET NIET AAN 'BUDGETAUTO' DENKEN



VOOR EEN DUBBELTJE OP DE EERSTE RANG

De Bigster is de grootste, meest luxueuze en duurste Dacia ooit, maar voor zijn segment is hij nog altijd erg voordelig. Na een recente prijsverlaging kost een Seat Ateca echter ongeveer hetzelfde, dus is dat dan niet een veel betere keus?

Tekst Jan Lemkes, foto's Arno Lingerak



Seat Ateca 1.5 TSI DSG-7 Style Business Intense | 150 pk | € 38.990

Wat is het budgetmerk van de Volkswagen Group? Van oudsher is het antwoord 'Skoda', maar de laatste tijd zijn Seats vaak voordeliger. Sinds Cupra een merk is, krijgt Seat dan ook geen grote nieuwtjes meer toegeschoven. De Ateca is voor autobegrippen zelfs stokoud, maar het in 2016 gepresenteerde model staat in 2025 nog altijd in de showroom. Seat houdt de prijs doelbewust scherp en zo stap je al voor € 36.990 in deze ruime gezins-suv, aanzienlijk minder dan Skoda-equivalent Karoq en vrijwel alle andere concurrenten. Vrijwel, want Dacia heeft nu ook een suv in het C-segment. De Bigster is met een lengte van 4,57 zelfs nog

19 centimeter langer dan de Ateca, maar kost met een vanafprijs van € 31.000 veel minder. Wij rijden de Bigster als Hybrid, een volwaardige hybride met 155 pk en een automatische versnellingsbak.

De Ateca laat zijn leeftijd onder meer blijken uit het feit dat het enige elektrische hier de ruitbediening is. Geen (mild-)hybrides dus, maar wel een versie die met 150 pk en een DSG-automaat qua specificaties goed vergelijkbaar is met de Dacia. Als 1.5 kost zo'n Ateca minimaal € 38.990, de Bigster Hybrid moet minimaal € 35.000 opbrengen. Wie dan bedenkt dat de gemiddelde vanafprijs in deze klasse ergens tussen de 40.000 en 45.000 euro ligt, weet dat deze auto's

allebei ook met de dikkere motoren relatief gezien nog koopjes zijn.

Enorme bak

De naam 'Bigster' is weinig bescheiden en suggereert een enorme bak binnenruimte. Die biedt de grootste Dacia-suv dan ook, al is het nooit een zevenzitter. Het ruimte-aanbod lijkt bij een blik op de prijslijst zelfs wat tegen te vallen. De aldaar vermelde 464 liter bagageruimte is nota bene minder dan de 510 liter die Seat belooft. Daar hoort een kanttekening bij: beide auto's hebben een flexibele, in hoogte verstelbare laadvloer. Voor 510 liter in de Ateca staat die vloer in de laagste stand, terwijl Dacia's 464 liter de waarde boven de



Dacia Bigster Hybrid 155 Launch Edition | 156 pk | € 39.000



Dacia Bigster Hybrid 155 | top 180 km/h | 0-100 km/h in 9,6 s

vloer in de hoogste stand is. In totaal gaat er 546 liter onder het rolscherm van de Bigster Hybrid, een niet-hybride Bigster is nog wat ruimer. Het grote verschil tussen de Dacia en de Seat is hier niet eens per se de liter-inhoud, maar de vorm van het laadruim. Bij de Seat zit de ruimte voor een belangrijk deel in de hoogte, terwijl de Dacia een veel groter vloeroppervlak biedt. Dat is nog uit te breiden door de in drie delen neerklapbare achterbank neer te klappen, waarna er een laadruim van 1.912 liter ontstaat. Duidelijk meer dan in de Seat, die met zijn in tweeën gesplitste bank neergeklapt tot 1.604 liter komt.

Wie het Dacia-gamma een beetje kent, zal direct zien dat de Bigster in feite een verlengde Duster is. Dat verklaart voor een deel dat Dacia hem zo goedkoop in de markt kan zetten, maar toch heeft het merk zich er niet makkelijk vanaf gemaakt. De Bigster onderscheidt zich ook aan de voorkant visueel iets van de Duster; hij heeft een langere wielbasis én een unieke aandrijflijn. De Hybrid 155 gebruikt weliswaar het hybridesysteem dat we al van andere Dacia's en Renaults kennen, maar dan in combinatie met een gloednieuwe 1,8-liter viercilinder die we nog nergens anders hebben gezien. Het turboloze blok is speciaal voor hybride-toepassingen ontwikkeld door Horse Powertrain, een joint venture van Renault en het Chinese Geely. Met 156 pk

is deze variant een stukje krachtiger dan de Hybrid 145-aandrijflijn met de 'oude' motor, maar bovendien blijkt de nieuwe variant erg zuinig. We reden er bijna 1 op 20 mee, erg knap voor zo'n toch forse auto.

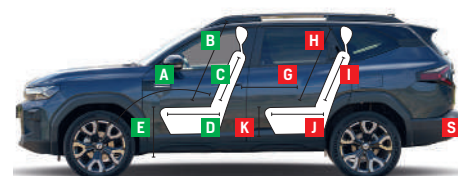
Een combinatie van mechanische en elektronische verzetten levert ook hier soms wat wonderlijk schakelgedrag op, maar storend is dat zelden en de Hybrid-aandrijving doet soepel zijn werk. Wel missen we wat betrokkenheid: er is geen toerenteller en geen manier om zelf invloed uit te oefenen op het schakelgedrag, al zal de gemiddelde Bigster-rijder daar niet om malen. De aandrijflijn van de Ateca is verre van nieuw en is de laatste jaren in vrijwel elk compact model van de Volkswagen Group verschenen. De 1.5 TSI werkt goed samen met de zeventraps DSG en is mede daardoor lekker bij de les, al heeft de motor vanuit stilstand soms wel even nodig om wakker te worden. De puur door benzinekracht aangedreven Ateca is een stuk minder zuinig dan de Hybride Bigster, zowel in theorie als in praktijk.

Stoer

Het rijgedrag van de Dacia laat zich omschrijven als braaf en voorspelbaar. De auto stuurt licht en niet heel direct en is comfortabel, maar zeker niet zacht. Hoewel het niet opmerkelijk stil is aan boord, is het ook zeker

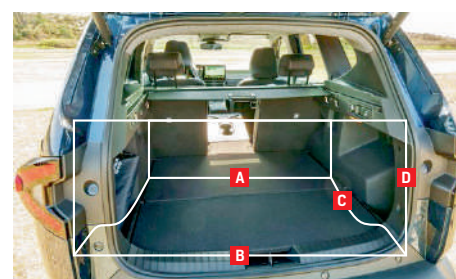
MATEN in mm

Dacia



A Beenruimte (min-max) **890-1.050**, **B** Hoofdruimte (min-max) **940-1.000**, **C** Lengte rugleuning **630**, **D** Lengte zitting **500**, **E** Instaphoogte **650**, **G** Beenruimte (min-max) **700-870**, **H** Hoofdruimte **940**, **I** Lengte rugleuning **660**, **J** Lengte zitting **430**, **K** Zithoogte **380**, **S** Tilhoogte **800**

lengte **4.570**, wielbasis **2.702**, breedte **1.812**, hoogte **1.662**, draaicirkel **11,0** m, gem. banden **Michelin e-Primacy, 205/55R19**



A breedte tussen wielkasten **1.000**, **B** breedte laadopening **970**, **C** lengte tot aan achterbank **1.060**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **460-580**



A Veel hard plastic, maar het past wel bij de Bigster. **B** De hoge middentunnel is uniek voor de Bigster Hybrid. **C** Opvallend lage zitpositie, maar we missen een kantelbare zitting.



Android Auto toont Google Maps uit je telefoon desgevraagd ook op het cluster. Ideaal.



Het panoramadak kan ook echt open.



De hooggeplaatste handgrepen achter voelen goedkoop en zijn voor kinderen lastig bereikbaar.



Keurig, modern infotainmentsysteem.



OPMERKELIJK

De stoel is deels elektrisch verstelbaar: naar voren of achteren gaat met de hand.



Keurig: gewoon ventilatieroosters en usb-c-poorten achterin de Bigster.



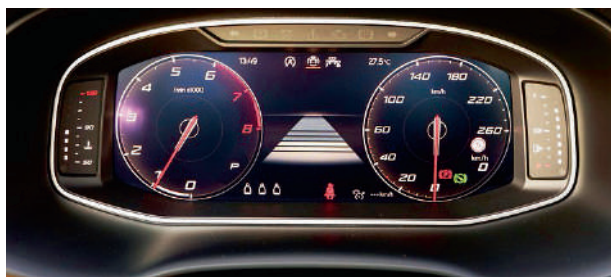
Veel ruimte op de achterbank, voor zowel hoofd als benen.



De telefoonhouder is een van de accessoires die Dacia aanbiedt.



A Mooi afgewerkt en traditioneel van opzet: de Ateca vanbinnen. **B** Veel losse knoppen, want dat kon in 2016 nog. **C** De zitpositie is uitstekend.



Dit is slechts een van de vele mogelijke configuraties van het informatiescherm.



Verchroomde zijruitomlijsting is een optie bij de Ateca, kost € 345.



Prima infotainment, maar niet erg overzichtelijk.



De Ateca is achterin ongeveer even ruim als de Bigster.



De achterlichten branden ook overdag, net als bij de Bigster.



OPMERKELIJK

Een draaiknop met vijf standen voor de interieurverlichting.



We hebben deze knopjes en scrollwieljes erg gemist.



Seat Ateca 1.5 TSI 150 pk DSG-7 | top 200 km/h | 0-100 km/h in 9,1 s

geen lawaai. De draaicirkel is opvallend klein, wat manoeuvreren met de Bigster in krappe straatjes best eenvoudig maakt. De grootste attractie aan de rij-ervaring van de Bigster is eigenlijk niet het rijden zelf, maar de leefomgeving. De Bigster-piloot kan opmerkelijk diep wegzakken en kijkt uit over een hoge, prominent gewelfde motorkap. Dat geeft een stoer en onoverwinnelijk gevoel, precies zoals veel mensen dat graag zien in een SUV. Optimaal is de zitpositie in de Bigster evengoed niet, vooral omdat de zitting van de stoel niet kantelbaar is. We missen daarom wat ondersteuning aan de voorzijde van de stoel.

Toch zal de Ateca ons vooral bijblijven omdat hij zo'n prettig uitgebalanceerd totaalpakket is

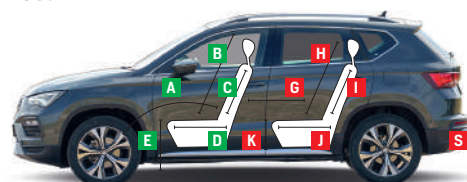
De Ateca biedt wat dat betreft een prettiger zit en blijkt onderweg ook net wat scherper of geraffineerder. Hij vertaalt zijn lagere gewicht naar een lichtvoetiger rijgedrag en communiceert duidelijker via het stuur, wat dit voor de enthousiastere bestuurder tot de (iets)

leukere auto maakt. Toch zal de Ateca ons vooral bijblijven omdat hij zo'n prettig uitgebalanceerd totaalpakket is. Onopvallend maar erg fijn, precies zoals dat ooit de norm was voor producten van de Volkswagen Group. Ook vanbinnen is de hoge leeftijd van de Ateca zeker niet alleen maar een nadeel. De vormgeving is bepaald niet sprankelend en je zou die zelfs saai kunnen noemen, maar de gebruikte materialen zijn hoogwaardig en de bouwkwaliteit is indrukwekkend. Minuscule naadjes tussen panelen, fraaie aluminiumstripjes als afwerking en fijn afgewogen en gedempte knoppen en schakelaars zorgen ervoor dat deze auto als geheel een erg degelijke indruk maakt, wat je trouwens niet automatisch moet gelijkstellen aan betrouwbaarheid. Het goed doordachte bedieningsconcept is ook typerend voor een Seat van de oude stempel. Draaiknoppen voor de temperatuur, een uitgebreid digitaal instrumentarium en snelkoppelingen naast het scherm maken het eenvoudig om te vinden wat je zoekt. Wel is het infotainment-scherm vrij klein en bevat het net te veel lagen en opties om echt overzichtelijk te zijn.

Een vervelende eigenaardigheid is dat het digitale instrumentarium steeds de kaart van het ingebouwde navigatiesysteem toont als je juist via een telefoonkoppeling (Android Auto) wilt navigeren. Dat soort bemoeizucht

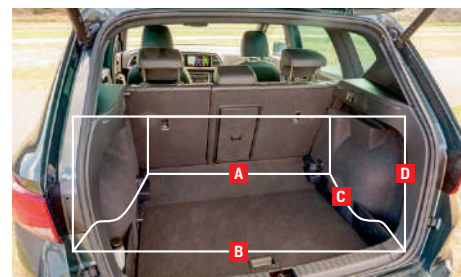
MATEN in mm

Seat



A Beenruimte (min-max) **870-1.110**, **B** Hoofdruimte (min-max) **980-1.060**, **C** Lengte rugleuning **640**, **D** Lengte zitting **510**, **E** Instaphoogte **650**, **G** Beenruimte (min-max) **610-860**, **H** Hoofdruimte **1.010**, **I** Lengte rugleuning **660**, **J** Lengte zitting **450**, **K** Zithoogte **390**, **S** Tilhoogte **700**

lengte **4.381**, wielbasis **2.638**, breedte **1.841**, hoogte **1.601**, draaicirkel **10,8 m**, gem. banden **Continental ContiSportContact 5**, 215/50R18



A breedte tussen wielkasten **1.010**, **B** breedte laadopening **1.100**, **C** lengte tot aan achterbank **850**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **500-610**

CONCURRENTEN



Leapmotor C10 REEV,
vanaf € 39.050

Betaalbare concurrentie komt natuurlijk uit China. De Leapmotor C10 REEV is een EV met een range-extender en zit standaard goed in z'n spullen.



Opel Frontera Hybrid,
vanaf €29.999

De Frontera is eigenlijk een klasse kleiner, maar toch erg ruim. En kijk eens naar de prijs!



VERBRUIK

Fabrieksopgave WLTP

Dacia	4,6 l/100km [1 op 21,7]
Seat	6,6 l/100km [1 op 15,2]

Testverbruik

Dacia	5,1 l/100 km [1 op 19,6]
Seat	6,8 l/100 km [1 op 14,8]

Tankinhoud

Dacia	50 liter
Seat	50 liter

Actieradius

Dacia	980 km
Seat	740 km

Hoe fijn hybridetechniek kan zijn, werd zelden zo duidelijk als nu. De Bigster is op papier flink zuiniger dan de Ateca en maakt dat in de praktijk ook waar. Eerlijk is eerlijk: bijna 1 op 20 met zo'n forse SUV is dan ook een hele prestatie.

Meer informatie over het reële verbruik van auto's vind je op

www.autoweek.nl/verbruiksmonitor

GEGEVENS

	Dacia	Seat
Aandrijflijn	hybride, benzine	benzinemotor
Verbrandingsmotor	4-cil. in lijn	4-cil. in lijn, turbo
Cilinderinhoud	1.793 cc	1.498 cc
Max. vermogen	80 kW/109 pk	110 kW/150 pk
Max. koppel	172 Nm	250 Nm
Max. vermogen elektromotor	36 kW/49 pk	-
Max. koppel elektromotor	-	-
Max. systeemvermogen	115 kW/156 pk	-
Max. systeemkoppel	205 Nm	-
Uitstoot CO2	104 g/km	149 g/km
Aandrijving	voorwielen	voorwielen
Aantal versnellingen	6, automatisch	7, automatisch
Remmen voor/achter	gev. schijven / schijven	gev. schijven / schijven
Bagageruimte	546-1.912 l	510-1.604 l
Gewicht	1.394 kg	1.270 kg
Laadvermogen	546 kg	650 kg
Aanhanger (geremd)	1.000 kg	1.600 kg

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

Kosten

Vanafprijs	€ 35.000	€ 38.990
Prijs uitvoering	€ 39.000	€ 38.990
Prijs testauto	€ 39.200	€ 44.475
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 217-240	€ 192-211
Energielabel/bijtelling	A/22%	D/22%
Garantie	3 jaar, 100.000 km	4 jaar, 100.000 km
	6 jaar carrosserie	12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	30.000 km / 2 jaar	variabel / 2 jaar

Prestatie

0-50 km/h	3,8 s	3,5 s
0-80 km/h	7,1 s	6,4 s
0-100 km/h	9,6 [9,7*] s	9,1 [9,0*] s
50-80 km/h	3,3 s	2,9 s
80-120 km/h	6,1 s	6,2 s
Topsnelheid*	180 km/h	200 km/h

Remmen

50-0 km/h	8,9 m	9,2 m
100-0 km/h	35,4 m	35,2 m

Toerental

130 km/h	Dacia	Seat
	onbekend	2.300 tpm

Testwaarden 18°C, zonnig, droog

* = fabrieksopgave

Alle technische gegevens over deze auto's vind je op

www.autoweek.nl/carbase

gaat op den duur irriteren, al moet gezegd dat de 'ouderwetse' Ateca onder het rijden juist niet bemoeizuchtig is. De Bigster ook niet, want net als in alle andere Renault-producten zet je alle ongewenste 'hulpjes' desgewenst met twee drukken op de knop uit.

Google zonder Google

De Dacia oogt vanbinnen moderner, maar ook goedkoper dan de Seat. Het interieur is vrijwel helemaal opgebouwd uit harde plastics, al ervaren we dat niet als een groot nadeel. De Bigster profiteert op dit vlak van zijn stoere en rudimentaire voorkomen, waar zo'n stevig en functioneel interieur eigenlijk wel bij past. Hoewel het dashboard in grote lijnen overeenkomt met dat van de Duster, zien we opnieuw ook verschillen. Zo heeft de Bigster meer luxe aan boord, bijvoorbeeld een tweede klimaatzone en een panoramadak, zij

het optioneel. Wie voor een hybride Bigster gaat en de basisversie laat staan, krijgt bovendien een flink hogere console tussen de voorstoelen. Dat levert een wat luxere uitstraling op, maar ook een gekoeld vak in de middenarmsteun. Toe maar!

Als we zo rondrijden in 'onze' Duster, met stoel- en stuurverwarming aan, de adaptieve cruisecontrol ingeschakeld en het panoramadak op een kiertje, is er sowieso nog maar weinig wat aan een budgetauto doet denken. Het infotainmentscherm staat wat naar de bestuurder toe gedraaid en is met 10,1 inch behoorlijk aan de maat. Het is een systeem van Googles Android Automotive, maar dan wel in een 'kale' variant zonder Google-apps zoals Maps. Navigatie gaat hier (als optie) met kaarten van Here en de verleiding om je telefoon te koppelen is daarmee wat groter dan in Renaults, al is het Dacia-systeem



OORDEEL

Jan Lemkes



- 1 Dacia**
34,5 punten
- 2 Seat**
31 punten

De Dacia Bigster is modern, ruimer, zuiniger en goedkoper dan de Seat Ateca en wint deze vergelijking dus met een significante voorsprong. Toch zouden we de Ateca niet helemaal afschrijven. De Seat is verfijnder en hoogwaardiger, wat zich lastiger in een puntentabel laat vangen. Bovendien spelen er nog uiterst subjectieve thema's als uitstraling en merkimago. Dacia blijft immers een budgetmerk, en niet iedereen zal daarom bijna 40.000 euro willen neertellen voor een auto met dit logo. Hoe onterecht dat eigenlijk ook is ...

moderner dan dat van de Seat. Het digitale instrumentarium toont de afgelegde afstand en het verbruik, maar niet gelijktijdig op één scherm. Jammer, zeker omdat dat in de Seat wel kan. De Dacia heeft als optie dan weer een 360-graden parkeercamera, de Seat niet.

Xperience

Als we bij de Bigster het woord 'optioneel' gebruiken, heeft dat meestal met uitvoeringen te maken. Losse opties zijn er namelijk niet veel en in het geval van de door ons geteste topversie, de Launch Edition, zelfs helemaal niet. Voor deze introductieversie betaal je €39.000, maar daar blijft het dan ook bij. De standaarduitrusting is echter ook al prima en wie voor een van de twee middelste uitvoeringen gaat, haalt voor ongeveer 37 mille een behoorlijk luxe Bigster met hybride-aandrijving in huis.

De Ateca 1.5 TSI begint daar waar de Bigster eindigt, namelijk bij €39.000. De getoonde en geteste auto is de inmiddels niet meer leverbare Xperience-versie, dus we gaan uit van de Style Business Intense. Slimmer is het echter om voor €1.000 extra naar de FR te upgraden. Niet omdat die wat sportiever is aangekleed, maar wel omdat je voor die duizend euro meteen stoel- en stuurverwarming, keyless entry en sfeerverlichting in huis haalt. Zo blijft de Ateca-prijs ook bij vergelijkbare uitrusting beperkt tot 43 mille, maar de Bigster is dus altijd de goedkoopste van deze twee. **AN**

Scorekaart



DACIA

SEAT

AANDRIJFLIJN

●●●●○

Soepel, krachtig en erg zuinig.



●●●○○

Niet bijzonder maar wel fijn.

RIJDEN

●●●○○

Keurig middelmatig.



●●●●○

Meer scherpste en verfijning.

UITRUSTING / PRIJS

●●●●●

Erg veel auto voor je geld



●●●●○

Naast de Bigster toch nog duur.

RUIMTE

●●●●○

Forse bagageruimte.



●●●●○

Minder ruim, maar toch ook riant.

INTERIEUR

●●●●○

Simpel, maar modern en doordacht.



●●●●○

Niet al te verouderd, zit goed in elkaar.

MULTIMEDIA

●●●●○

Groot scherm, snel en overzichtelijk.



●●●○○

Mooi cluster, wel wat verouderd.

VEILIGHEID

●●●○○

Prima in de hulpjes, wat minder grip.



●●●○○

Wekt meer vertrouwen, minder assistentie.

GEBRUIKSKOSTEN

●●●●○

Erg zuinig, wel wat zwaarder.



●●●●○

Minder zuinig, maar meer garantie.

UITSTRALING

●●●●○

Stoer, modern ding, wel Dacia-stigma.



●●●●○

Keurig, maar 'oud' en anoniem.



DACIA BIGSTER



ontdek meer



hybrid 155
Ruim en comfortabel
614 liter bagageruimte



Dacia adviseert  Castrol