

Impresión de manejo: **Renault Sandero**



A lo grande

Basado en la plataforma del Logan, el Sandero es la apuesta de Renault en el segmento de los hatchbacks compactos para el Mercosur, que ofrece amplio espacio interior y un plus de diseño respecto de su compañero de tres cuerpos

Texto y fotos: Hernando Calaza



Versión probada:	1.6 Luxe
Precio:	\$ 64.330.-
Origen:	Brasil
Velocidad máxima:	176 km/h
Acel. 0 a 100 km/h	10s8
Consumo promedio:	7.1 l/100 km

*Datos del fabricantes



Equipamiento de serie

- Aire acondicionado
- Airbags frontales
- Asiento conductor regulable en altura
- Cierre central c/sensor de movimiento
- Computadora de a bordo
- Espejos exteriores eléctricos
- Faros antiniebla delanteros
- Levantacristales eléctricos del/tras
- Lava limpia luneta
- Radio AM/FM, CDs, MP3
- Sistema de alarma e inmovilizador de motor
- 3ª luz de stop

Luego del lanzamiento del Logan, modelo global creado para ser producido con bajos costos y comercializado en los mercados en desarrollo, el paso lógico de Renault era presentar un hatchback de similares cualidades. Así llega el Sandero, primer modelo nuevo de la marca lanzado fuera de Europa. Desarrollado en conjunto entre el Technocentre de Guyancourt, Francia, y el Centro de Ingeniería Regional con base en Brasil, país donde es producido, comparte la plataforma B0 con otros modelos de la Alianza como el Nissan Micra y los Renault Clio III, Modus y Logan. Sin embargo, se diferencia claramente del sedán por un trabajo más elaborado de diseño, algo mucho más importante para un hatchback al cual siempre se le exige un plus de «facha».

A primera vista el Sandero es más que un Logan sin baúl. Los laterales planos, el dibujo de las ventanillas delanteras y los pilares A confirman una base compartida pero, salvo algu-



nos detalles como el anclaje de los retrovisores sobre la cha- pa, las similitudes concluyen en ese punto. La novedad más notoria la dan los faros ascendentes que invaden el lateral, cuya continuidad con la parrilla está más cercana a la gama francesa de Renault. También se aprecia un mayor despliegue de detalles entre los que se destacan dos sutiles hendiduras del capot, resaltes en ambos paragolpes, intermitentes laterales y línea parabólica en las puertas. El plano posterior es el

El comportamiento dinámico carece de espíritu deportivo sin por ello perder seguridad. Acompaña el conocido 1.6 L 16V con buen empuje en baja, brío en alta y consumos contenidos tanto en ciudad como ruta.

más comprometido por el ancho pilar trasero, situación en parte apañada por las luces con contorno quebrado en el lateral. En resumen, no será el sex symbol del segmento, pero cuenta con armas de seducción válidas, especialmente en la vista tres cuartos del perfil delantero.

Una de las grandes diferencias del Sandero respecto de los demás compactos, excepto el FIAT Punto, son sus amplias medidas exteriores, propias de la última generación de los

compactos europeos. Puntualmente mide 4.023 mm de largo por 1.746 mm de ancho y 1.528 mm de alto. Comparando, es 247 mm más largo que un Clio II y apenas 27 mm más corto que un Renault 11, el hatchback mediano que Renault ofreció en Argentina entre 1984 y 1994. Como si fuera poco, sus 2.590 mm de distancia entre ejes supera en 10 mm a la de un Megane I. Toda esta numerología permite adivinar inmediata- mente la presencia de un interior muy amplio, que en la pla- za central trasera no cuenta con apoyacabezas y solo ofrece cintu- rón ventral, pese a contar con espa- cio para las piernas, cabeza y hom- bros de tres personas. La guantera

ofrece buen espacio y el baúl sobresale absolutamente con 320 dm3 expansibles a 1.200 si se rebate el respaldo dividido.

Los plásticos del interior podrían ser mejores al tacto, aun- que no desentonan mucho con la calidad Made in Mercosur del segmento. Un plus de atractivo es generado por múltiples apliques metalizados, especialmente en la consola central, los anillos de los aireadores, las contrapuestas y las manijas de

apertura derivadas del Megane II. En este punto la suprema-



BLEU S.A.

TORTUGUITAS:
Panamericana Ramal Pilar Km. 35,5.
Ventas, planes de ahorro y post-venta
03327-453548/550

• Planes de Ahorro • Financiación • Seguros

www.carone.com.ar / info@carone.com.ar 0810-999-2276

Pista de pruebas en Tortuguitas

Concesionario Oficial Renault
Grupo Car One



Especificaciones

Motor delantero, transversal, 4 cilindros, 16 válvulas, 2 árboles de levas

Inyección electrónica multipunto

Cilindrada / Diam. x Carrera: 1.598 cc / 79.5 x 80.5 mm

Potencia: 102 CV a 5.750 rpm

Torque: 15.1 kgm a 3.750 rpm

Relación de compresión: 9.8:1

Tracción: Delantera

Transmisión: 5 velocidades, manuales

Dirección: Asistida, piñón y cremallera

Suspensión delantera: Pseudo McPherson espirales, amortiguadores y barra estabilizadora

Suspensión trasera: Eje flexible amortiguadores y barra estabilizadora

Frenos del/traseros: Discos ventilados / Tambor

Seguridad activa: ABS

Llantas: Aleación 15"

Neumáticos: 185 / 65 R 15

Dimensiones y Pesos

Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes: 4.023/1.746/1.528 - 2.589 mm

Trochas del / tras: 1.400 / 1.409 mm

Radio de giro / Despeje: 5.3 m / ND mm

Peso / Capacidad de carga: 1.040 / 430 kg

Volumen del baúl: 320 - 1.200 Lts

Capacidad del tanque: 50 lts. nafta 95 octanos

Proyecto con acento latinoamericano

Renault Tecnologías Américas, el centro de ingeniería regional de Renault con sedes en Colombia, Méjico, Argentina, Chile y base en Brasil, intervino desde el inicio en el proyecto Sandero. Para tal motivo, en 2005 se incorporaron 50 personas al Technocentre de Guyancourt aportando su conocimiento industrial de la planta Ayrton Senna, Curitiba, donde el modelo es producido, y para el desarrollo de los proveedores del Mercosur.

El proyecto incluyó 420.000 km de rodaje en la pista de pruebas de Aubevoye, Fancia y 500.000 km sobre todo tipo de caminos de América del Sur para garantizar la adaptación a los caminos de la Región. Entre otras respuestas a las condiciones propias de Sudamérica se reforzó la estanqueidad de las uniones exteriores del habitáculo, el confort térmico y se aumentó el despeje de suspensiones.

En total, el proyecto demandó una inversión de 372 millones de euros para los modelos basados en la plataforma B0, Logan y Sandero, con proyección a mercados europeos del hatchback.



cía del plástico es sutilmente interrumpida por una porción en tela de buena calidad, al igual que el espumoso y confortable tapizado de los asientos. Como novedad, la parte frontal del tablero ha sido recubierta con una ancha franja en gris claro y textura de pequeños rombos. La ergonomía ofrece resultados disímiles. Por un lado, los controles de climatización están muy abajo obligando a apartar la vista del camino para utilizarlos y el estéreo con CD y MP3 tiene botones muy pequeños. Por el otro, los pulsadores de las ventanillas están alojados en la consola central y el control de los retrovisores debajo del freno de mano, lugares poco convencionales pero muy fáciles de utilizar.

El Sandero cuenta con un nuevo 1.6 L 8V de 90 CV y dos motores ya utilizados en la gama, el 1.5 dCi y el 1.6 L 16 válvulas de 102 caballos aquí ensayado. La potencia está bien dis-

Siguiendo el crecimiento que ha manifestado el segmento en Europa, el Sandero es un hatchback compacto con espacio interior cercano al de un mediano. Acompaña un baúl sin rivales entre los de su especie con 320 dm³.

tribuida a lo largo del rango de funcionamiento, tomando un carácter más rabioso a partir de las 3.750 rpm donde muestra su máximo músculo de 15.3 kgm. La posición de manejo ideal es difícil de encontrar debido a un volante de perímetro muy grande, sin regulaciones e inclinado hacia delante, bien a la francesa. El ajuste en altura del asiento ayuda parcialmente a corregir esta situación y el gran aro deja ver un cuadro de instrumentos atractivo con relojes grandes de fondo blanco, retroiluminación naranja y bisel cromado. Entre ambos se sitúa

un display con computadora de a bordo e indicadores digitales de combustible y temperatura. Los retrovisores externos son muy pequeños, pero es muy fácil de estacionar y la posibilidad de ver parte del capot facilita las maniobras.

En marcha se nota un poco más enfocado hacia el aspecto dinámico que el Logan. Se percibe cierta falta de refinamiento a la hora de lidiar con pozos y lomos de burro, sin desmerecer el grado general de confort. En ruta el aplomo y la insonorización comienzan a ceder a partir de los 140 km/h. Lo primero puede estar relacionado con cierta sensibilidad a los vientos cruzados que soplaron durante las pruebas. Lo segundo se debe a la caja levemente corta. En curvas cerradas la dirección se siente lenta y la tendencia hacia el subviraje se marca rápidamente, aunque en forma suave y progresiva, avisando con tiempo para aflojar con el acelerador y restituir fácilmente el orden.

La versión Luxe probada contaba con ABS, el mismo utilizado en el Megane II, algo precoz para entrar en acción, pero fundamental en situaciones complicadas y para no llegar al punto de tener que agradecer la vida a los airbags frontales. Como dice el proverbio "más vale prevenir que curar". Un aspecto destacado es el bajo consumo, tanto en caminos abiertos como en ciudad con uso juicioso del acelerador.

Haciendo un balance, el Sandero no es un hatchback deportivo, es un compacto racional que ha crecido para ofrecer capacidad de carga y espacio interior sin igual, con una marcha correcta y confortable. **Q**

