

GLP en el nuevo Sandero,

símbolo del equilibrio entre tecnología y valor de la marca Dacia

Más opulento que la generación anterior, el nuevo Dacia Sandero (*clásico y Stepway*) avanza en el mercado superior mientras se esfuerza por mantener un equilibrio precio/rendimiento al mejor nivel. Para mantener competitivo el costo por uso, Dacia apuesta por una oferta de GLP optimizada. La marca es resistente al inflado del equipo.



En Dacia, el progreso no se confunde con la innovación y todas las funciones se examinan en términos de costo / utilidad. En la nueva generación de Dacia Sandero (sedán y Stepway), es principalmente la inflación regulatoria la que impone nuevos equipos con ahora e-call y ESP.

Por otro lado, Dacia ignorará el aumento de costos inducido por las normas de control de la contaminación del Diesel.

Explicó Ionut GHEORGHE, director de ventas de Dacia durante la primera presentación de prensa del automóvil.

“La demanda de los clientes por el diésel ha caído mucho y creemos que desaparecerá en este segmento”.

Aparte del Twingo, los nuevos Sandero son los primeros coches del grupo Renault presentados sin Diesel.

En cambio, Dacia se basa en gasolina/GLP de combustible dual. Integrado desde el inicio del proyecto, este motor fue optimizado y la versión GLP aporta en comparación con la gasolina: más par, más potencia (74 kW en GLP, 67 kW en gasolina), -12% en CO₂ y - 30% en costo de uso (TCO).

Resume Loïc BOUTTIER, ingeniero jefe de GLP / GNC de Renault.

"Este motor responde al pragmatismo del cliente de Dacia.

Especifica Marc SUSS, director del programa Global Access de Grupo Renault

El GLP es el futuro del Diesel, torque y económico. Está muy desarrollado en Italia, lo estamos lanzando en Bélgica, España y está empezando a despegar en Francia,

El GLP se beneficia de ventajas fiscales en Francia que lo convierten en una alternativa real al Diesel con exención de TVS durante 3 años, tarjeta de registro gratuita, pegatina Crit'Air 1 y emisiones de CO2 idénticas al Diesel, con combustible disponible en un 20% de gasolineras.

¿Por qué Dacia es entonces la única marca que apuesta por esta oferta en Francia?

Asegura Marc SUSS:

"El espejismo del eléctrico se lleva a todos los fabricantes. Os auguro un gran éxito con el GLP que se pondrá de moda. La desaparición del Diesel en el pequeño, deja a la elección entre híbridos o GLP".

Para bajar sus emisiones medias de CO2 sin Diesel, Dacia, que actualmente no está considerando un motor híbrido dado su coste, ha decidido apostar por el GLP.

Explica Marc SUSS

"Elegimos el GLP en lugar de la hibridación porque en la mente de los clientes es el más inteligente. Un sistema de 12 voltios no es lo suficientemente eficiente, hay que pasar de 48 voltios para tener un híbrido serio".

La ganancia de CO2 sería mayor por menos: 12 g en un Sandero GPL (de 130g a 118g) y solo 8 g para la hibridación de 48 voltios "que habría que facturar al cliente 1.500 euros".

Revela el líder, sin embargo, la decisión no fue fácil de tomar:

"Tuvimos largos debates internos sobre estas dos opciones".

¿Cuál será el costo adicional del motor GLP?

Nos dijo Marc SUSS

"El costo será mayor pero aún no está definido".

Ya disponible en Sanderos, el combustible dual gasolina/GLP está impulsado actualmente por precios promocionales con un precio idéntico al de la gasolina. El Sandero Eco-G 100 actual parte de 13.690 euros al igual que la gasolina Tce 100. Si seguimos la lógica de sustituir el Diesel por GLP por precios, el diferencial podría ser de 1.600 euros ya que el Sandero Diesel está arrancando actualmente. desde 15.290 euros.

Por lo tanto, el nuevo Sandero se ofrecerá con tres motores:

Con el Tce 100 ECO-G (*nuevo turbo de 3 cilindros 1.0L en GLP de combustible dual acoplado a una caja de cambios manual de 6 velocidades*)

Con el Tce 90 (*turbo de 3 cilindros 1.0L acoplado a un Caja de cambios manual de 6 velocidades o una caja de cambios automática tipo CVT*)

Con el SCe 65 (*motor de nivel de entrada de 3 cilindros 1.0L atmosférico acoplado a una caja de cambios manual de 5 velocidades, no disponible en la versión Stepway*).

Además de esta nueva estrategia de motor, los nuevos Sandero y Sandero Stepway son ligeramente de lujo. Si son más opulentos y mejor acabados, con mejor calidad percibida, esto se hizo de forma frugal:

Asegura Marc SUSS: "*Lo que nos costó es lo regulatorio*".

También está la inflación de equipos de seguridad impulsada por el programa Euro NCap, cuyo impacto comercial es significativo, aunque no es una norma vinculante. Los nuevos Sanderos tienen por tanto una estructura reforzada, airbags además pero no sacrifican todos los modos y no cuentan con la colección de Adas que encontramos hoy en los nuevos productos.

Nos explicó Marc SUSS.

"Estamos divorciando el estándar Euro NCap y lo aceptamos. Tenemos seguridad pasiva al mejor nivel y solo tenemos frenada de emergencia para no complicar la relación con el coche".

Con cada nueva generación, se introducen ciertas nuevas tecnologías en la gama Dacia y el próximo Sandero tendrá un freno de mano electrónico opcional. Dacia compensa estos costes adicionales con ideas originales como la eliminación de

la pantalla central. En cambio, un dispositivo puede acomodar un teléfono inteligente y una aplicación para encontrar funciones que ya no están integradas en el vehículo.

La marca aún no ha comunicado los precios de esta nueva generación cuyos pedidos se abrirán en las próximas semanas para un lanzamiento a principios de 2021.

A juzgar por el primer precio, deberían subir con un "*desde*" a 8.690 euros, o 400 euros por encima de la gama media actual.

Nos dijo Marc SUSS

"Con la inflación regulatoria, los costes hacen casi imposible mantener los precios planos, con unos 100 euros más por la e-call. Siempre hemos hecho subidas de precio ligadas a normativas, lo que queremos es mantener el gap, nos dijo -15% a -20% respecto a un Clio, descuento incluido".