



DACIA LANCE SA BERLINE COMPACTE: SANDERO

Après Logan, Logan MCV, Logan Van et Logan Pick-up, Dacia continue d'élargir sa gamme avec Sandero, une berline bicorps 5 portes aux dimensions généreuses. Fabriquée à l'usine de Pitesti (Roumanie), Sandero bénéficie des qualités fondamentales des véhicules de la gamme Dacia : habitabilité, capacité de chargement et robustesse. Dacia Sandero sera commercialisée progressivement en Europe à partir de juin 2008. Comme les autres véhicules de la gamme Dacia, Sandero proposera un rapport prix/prestations imbattable, assorti d'une garantie de 3 ans ou 100 000 km sur la plupart des marchés européens.

TOUS LES ATOUTS D'UN VEHICULE MODERNE ET ACCESSIBLE

Des lignes dynamiques

Dacia Sandero s'affirme comme une berline moderne au design séduisant, évoquant à la fois dynamisme et robustesse. La face avant se distingue par des optiques très expressifs et modernes ainsi que par un ensemble bouclier/calandre parfaitement intégré à la carrosserie. Le dessin du côté de caisse, en forme de « vague renversée », renforce l'idée de robustesse grâce notamment aux larges baguettes de protection latérale (selon les versions). Le style adopté à l'arrière confirme l'impression d'habitabilité et de solidité.

A l'intérieur, séduction et qualité perçue sont également au rendez-vous. Une planche de bord nouvelle a été développée pour être à la fois moderne et fonctionnelle. Son design évolue selon les versions grâce à plusieurs zones pouvant accepter des teintes et des traitements de surfaces différents. Le dessin des panneaux de portes contribue à la modernité de l'habitacle avec d'élégantes poignées de tirage et baguettes de décoration selon les versions. Pour accompagner la montée en gamme, Dacia Sandero bénéficie de 3 harmonies intérieures pour la

planche de bord avec des selleries coordonnées. Au volant, l'ergonomie des commandes et la lisibilité des informations du tableau de bord ont été particulièrement soignées.

Efficacité et confort de roulage

Dacia Sandero utilise la plateforme B0 (la plateforme de Logan, issue de la plateforme B de l'Alliance) avec un train avant de type pseudo Mac Pherson à bras triangulé. Dacia Sandero reçoit une barre anti-devers à l'avant – sauf sur la version d'entrée de gamme - permettant une tenue de caisse en virage de haut niveau, avec un roulis spécifique en ligne avec les standards du segment en Europe. Le train arrière de Dacia Sandero est également issu de la plate-forme B0. Il s'agit d'un essieu en H à profil déformable et épure programmée, associé à des ressorts hélicoïdaux et amortisseurs verticaux à course de suspension augmentée. Le dimensionnement des suspensions a été particulièrement étudié pour Dacia Sandero : des articulations de bras inférieur et de train arrière favorisent la précision de conduite et la tenue de route lors des changements rapides de direction. Tout comme les autres modèles de la gamme Dacia, Sandero jouit d'une excellente garde-au-sol (155 mm), ce qui lui permet d'affronter tous les types de route et lui confère une réelle polyvalence. Elle bénéficie également de protections sous caisse pour pouvoir rouler sans risque sur les chemins.

Sur la majorité des versions, la direction assistée, sûre et précise, offre le niveau d'agrément des véhicules du segment B. Sur la version d'entrée de gamme, une direction manuelle permet de proposer une voiture au tarif maîtrisé. Une légère augmentation de la démultiplication par rapport à Clio II, avec un travail sur le porte fusée et l'angle de chasse, diminue l'effort au volant.

Selon les versions, le siège conducteur est disponible avec réglage en hauteur et réglage lombaire pour une position de conduite optimale. Le réglage en hauteur du volant – selon les versions - et les commandes sous volant ergonomiques soignent également le conducteur.

Le confort thermique a été étudié pour répondre aux exigences climatiques de nombreux pays. Le parcours des conduits d'aération a été spécialement conçu pour une mise en température rapide dans les phases de démarrage, notamment dans des conditions de chaleur ou de froid extrêmes.

Une gamme de motorisations complète

Dacia Sandero reprend les motorisations essence (1.4l 75 ch et 1.6l 90 ch) et diesel (1.5 dCi 70 ch et 1.5 dCi 85 ch) qui ont déjà fait leurs preuves sur de nombreux véhicules de la famille Renault et qui ont contribué au succès de la gamme Dacia.

Les deux blocs essence de 1.4 l et 1.6 l répondent parfaitement aux critères de coût, de robustesse et de facilité d'entretien qui caractérisent la marque Dacia. Ils se distinguent par un couple important à bas régime, disponible sur une large plage d'utilisation, et une consommation maîtrisée.

Véritable référence en motorisation diesel, le moteur 1.5 dCi est reconnu parmi les diesels les plus performants au monde. Il s'agit d'un groupe motopropulseur à la pointe de la technologie, doté d'un système d'injection directe common rail de seconde génération qui offre des prestations de haut niveau associées à une consommation très faible. Le moteur 1.5 dCi est disponible en version 70 ch mais aussi dans sa version plus dynamique de 85 ch (version lancée fin 2007 sur Logan et Logan MCV). Avec des émissions de CO₂ limitées à 120g, les moteurs 1.5 dCi 70 ch et 1.5 dCi 85 ch de Dacia Sandero offrent un bilan écologique tout à fait performant.

LA GENEROSITE DANS LES GENES DE DACIA SANDERO

Une habitabilité et une capacité de chargement dignes du segment supérieur

Si les prix de vente de Dacia Sandero la rattachent à la catégorie des petites voitures, ses dimensions intérieures et extérieures très généreuses relèvent plutôt de la catégorie supérieure des compactes. Avec une longueur de 4,02 m, une largeur de 1,75 m et un empattement de 2,59 m, Dacia Sandero offre un rapport prix/habitabilité inégalé.

A l'arrière, la garde au toit de 878 mm, le rayon au genou de 145 mm et la largeur aux coudes de 1425 mm permettent d'accueillir confortablement 3 adultes et d'installer des sièges enfants aux trois places arrières. Cette très bonne habitabilité arrière se combine à une excellente accessibilité avec une ouverture des portes arrières allant jusqu'à 67°.

La capacité du coffre de 320 litres est là aussi imbattable considérant le prix et la compacité du véhicule ! Praticité et modularité sont également au rendez-vous grâce une banquette arrière rabattable et fractionnable 1/3 – 2/3 selon les versions. Lorsque la banquette est entièrement rabattue, la capacité maximale de chargement passe à 1200 litres. En synthèse, Dacia Sandero s'affirme comme une berline compacte très habitable, permettant de voyager confortablement à 5, en famille ou entre amis.

La sécurité, un préalable incontournable

Dacia Sandero bénéficie de l'expertise reconnue du groupe Renault dans le domaine de la sécurité.

En matière de sécurité active, le système de freinage de Dacia Sandero a fait l'objet d'un soin particulier. La mise au point du confort de freinage (mordant, progressivité) a été établie suivant les critères en vigueur sur le segment B en Europe. Dacia Sandero peut recevoir le système ABS Bosch 8.1 de dernière génération. Celui-ci est équipé d'un répartiteur électronique de freinage (EBV) et - véritable nouveauté sur la gamme Dacia - de l'assistance au freinage d'urgence (AFU).

Sur le plan de la sécurité passive, Dacia Sandero propose de nombreux dispositifs. A commencer par l'emploi de matériaux comme les tôles à hautes limites élastiques (HLE) qui assurent une meilleure résistance de l'habitacle en limitant ses déformations, notamment en choc frontal. L'armature de volant en magnésium associée à une colonne rétractable contribue à la dissipation de l'énergie cinétique dégagée lors du choc. De même pour la planche de bord en polypropylène à structure nid d'abeille qui réduit les conséquences de l'impact sur le genou. Au-delà des matériaux, le dessin de la planche tient compte de la sécurité avec un galbe dans la partie basse qui épouse la forme des tibias et permet de répartir les efforts lors du contact. Des paddings de pied côté passager et conducteur protégeant jambes et chevilles complètent le dispositif.

Dacia Sandero est équipée de ceintures 3 points qui disposent à l'avant de limiteurs d'efforts destinés à mieux protéger le thorax. Selon les versions, ces ceintures 3 points sont complétées d'un système de réglage en hauteur permettant d'optimiser le maintien du corps en cas de choc. Le dispositif de retenue peut s'enrichir également de prétensionneurs pyrotechniques aux places avant assurant ainsi un maintien optimal.

Selon le niveau d'équipement, Dacia Sandero reçoit jusqu'à 4 airbags. L'airbag conducteur, spécialement étudié pour Dacia Sandero, est pourvu d'un évent régulant la pression exercée par le sac sur le conducteur en cas de déploiement. Deux airbags latéraux tête thorax – disponibles selon les versions – assurent une protection supplémentaire pour les occupants en cas de choc latéral. Ils s'ajoutent à des absorbeurs et des entretoises de bassin situés (de série) dans les panneaux de porte. Les sièges renforcés hébergeant les airbags latéraux tête thorax disposent également d'appuie-têtes spécifiquement conçus pour éviter un traumatisme des vertèbres cervicales en cas de choc arrière brutal. Cette nouvelle configuration améliore la position du dos, le maintien et le confort de la tête. Enfin, Dacia Sandero bénéficie du système de fixation ISOFIX pour enfants aux places latérales arrières.

ET TOUJOURS LES FONDAMENTAUX DE LA MARQUE DACIA : FIABILITE ET ROBUSTESSE

Fidèle à la philosophie de la plateforme B0, tous les choix de conception de Dacia Sandero ont été guidés par l'impératif de robustesse et de fiabilité qui fait la notoriété de la marque. La protection anti-corrosion a fait l'objet d'une attention particulière et de nombreux dispositifs ont été mis en œuvre :

- injection de cire dans les corps creux du soubassement et des ouvrants,
- étanchéité par masticage des liaisons extérieures,

- utilisation de cire complémentaire sur les pièces mécaniques de soubassement,
- protection anti-gravillonnage renforcée sur le soubassement, les bavolets et passages de roues.

Même souci de fiabilité concernant l'architecture électrique et électronique, une architecture déjà éprouvée sur plusieurs modèles de la gamme Renault. Le câblage du poste de conduite/habitacle est monobloc : il n'existe pas de rupture ni de connexion entre les deux zones. C'est une garantie de fiabilité accrue, en limitant le risque de jonctions défectueuses. Autre exemple, la batterie, dont le dimensionnement et les spécifications tiennent compte de contextes d'utilisation extrêmes.

Afin de rendre immédiatement perceptible pour le client son haut niveau de qualité, Dacia Sandero sera disponible sur la plupart des marchés européens avec une **garantie de 3 ans ou 100 000 km**. Dacia Sandero se distinguera en outre par ses coûts d'entretien et de réparation réduits.

Dacia proposera pour Sandero une offre dédiée qui répondra aux besoins de la clientèle Dacia à la fois en termes de financement et de service après-vente.

SANDERO, LE CINQUIEME VEHICULE DE LA GAMME DACIA

Le lancement de Sandero marque une étape majeure du développement de Dacia. Composée de véhicules tricorps, de breaks et de pick-up, la gamme Dacia s'ouvre avec Sandero à un nouveau segment, celui des berlines compactes, et part à la conquête d'une nouvelle clientèle.

Dacia Sandero sera commercialisée progressivement en Europe, en Turquie et au Maghreb à partir de juin 2008. Sandero, à l'instar des autres modèles de la gamme Dacia, s'adresse à une clientèle rationnelle, pragmatique et plus jeune. Principalement mono-motorisés et acheteurs de véhicules d'occasion, les clients de Dacia sont très attentifs au prix, qui est leur premier critère d'achat. Dacia Sandero séduira donc les clients à la recherche d'une berline bicorps, habitable et abordable, tant à l'achat qu'à l'usage.

L'offre Dacia en Roumanie, son marché national, sera composée de cinq modèles, Logan, Logan MCV, Logan Van, Logan Pick-up et Sandero. En Europe Occidentale, trois ans seulement après le lancement de la marque, Dacia proposera une gamme inédite avec trois véhicules : Logan, Logan MCV et Sandero.

Développement et industrialisation : de fortes synergies avec l'ensemble de la gamme Dacia

Dacia Sandero est entrée dans l'usine de Pitesti fin octobre 2007. Elle partage la plateforme B0 (plateforme Logan) et par conséquent la ligne de production de l'ensemble de la gamme Dacia. Plus de 70% des pièces sont

communes entre Dacia Logan et Dacia Sandero, ce qui facilite la production des différents modèles sur la même ligne et réduit les coûts de développement et d'achats. Le site industriel de Pitesti est le deuxième du groupe à accueillir Sandero, après l'usine de Curitiba (Brésil) qui produit les Renault Sandero pour le Brésil et l'Argentine.

Les équipes Dacia ont été fortement impliquées dans le développement de Sandero puisque 45% des ingénieurs qui ont travaillé sur le projet sont roumains. L'usine a par ailleurs assuré une grande partie de la production des prototypes. Seule la première vague a été réalisée au Technocentre, toutes les autres ont été effectuées à Pitesti, ce qui a diminué les délais de conception et les coûts, tout en favorisant le passage de relais entre l'ingénierie et la fabrication.

Avec cinq modèles produits dans l'usine en 2008 et un centre International de logistique (ILN) qui fournit l'ensemble de sites de production de la plateforme Logan, Pitesti reste l'usine pilote du projet 90. Elle garde un rôle prépondérant dans la définition des process comme de la formation. Pour exemple : une vingtaine de pilotes du projet 90 et d'opérateurs seniors de l'usine brésilienne de Curitiba (des départements tôlerie, peinture et montage) ont passé quatre semaines à Pitesti début 2006 pour se former aux process de fabrication des véhicules de la plateforme B0. A leur retour, ils ont formé les opérateurs de chaîne.

Depuis le lancement de Dacia Logan, l'usine de Pitesti a doublé sa capacité pour atteindre en 2008 une production annuelle maximale de 350 000 vh/an. De 32vh/h en 2004, elle est passée à 42vh/h en 2006 pour la production de Logan MCV et Logan Van puis à 60vh/h en 2008 avec Sandero. La production de Dacia Sandero devrait à terme représenter près de la moitié de l'activité de l'usine d'assemblage. La fabrication d'une grande partie des pièces est faite localement : pièces spécifiques développées pour le modèle européen comme pièces communes. Grâce au développement du tissu fournisseur dans la région depuis le lancement de la production de Logan en 2004, le taux de localisation sera d'environ 60% pour Sandero. Il atteindra 90% quand on inclut les pays voisins : Hongrie, Pologne...

Au total, 147 millions d'Euros ont été investis pour le développement et la production de Dacia Sandero en Europe : 65 ME pour les frais d'études, et 82 ME d'investissements à l'usine de Pitesti.

La plupart des investissements ont été réalisés conjointement pour l'arrivée de Dacia Sandero et le passage de l'usine à 60vh/h qui a nécessité 100 millions d'Euros supplémentaires. A noter, la mise en place à la tôlerie d'une nouvelle technologie robotisée et flexible de sertissage des ouvrants, qui permet de gérer la diversité.

Comme pour Renault Laguna, un plan d'Excellence Qualité a été mis en place dès le début du projet Dacia Sandero, en conception, en fabrication comme au commerce. L'équipe Achats locale, en lien avec l'ingénierie et l'usine, a travaillé étroitement avec les fournisseurs pour assurer une qualité au meilleur niveau. Après avoir identifié les risques possibles tout au long de la chaîne d'approvisionnement, les différents acteurs Renault ont mis en place, avec les fournisseurs, les plans d'actions adéquats, comme par exemple l'installation de Poka Yoke dans leurs sites de production. Cet outil qualité, d'origine japonaise (Poka veut dire inattention, inadvertance

; Yoke veut dire éviter, esquiver) est un dispositif simple et efficace qui garantit la bonne réalisation des opérations de production complexes.

Un véhicule à vocation mondiale

Commercialisée au Brésil et en Argentine en janvier 2008, en Europe, en Turquie et au Maghreb à partir de juin 2008, Sandero fera, à l'instar de Logan, l'objet d'un déploiement mondial. En 2009, cette nouvelle berline compacte 5 portes arrivera en Afrique du Sud. La commercialisation dans d'autres pays est également à l'étude.

Sur tous les marchés, elle se positionnera en termes de prix dans le segment des petites voitures alors que ses dimensions intérieures et extérieures relèvent de la catégorie supérieure des compactes.