

Dacia electrifica tota la gamma amb el nou Sandero híbrid i un revolucionari motor trienergia 4x4

Motor | 10-09-2026 | 22:40



Dacia

Dacia accelera la seva electrificació amb la incorporació de la tecnologia híbrida a tota la gamma tèrmica. La marca presenta dues noves motoritzacions «Made in Spain»: el sistema autorrecarregable híbrid 155, que s'estrena al Sandero, i l'innovador tribrid 150 4x4, disponible per al Duster i el Bigster.

Les dues mecàniques han estat desenvolupades i es fabriquen a la factoria de motors i al centre d'R+D+I d'Horse Powertrain de Valladolid. Amb aquesta ofensiva, Dacia vol continuar oferint una relació competitiva entre equipament, eficiència i preu.

El Sandero estrena el motor híbrid 155

El Dacia Sandero, líder del mercat espanyol des de fa més de tretze anys i amb més de 400.000 unitats comercialitzades des del seu llançament l'any 2008, incorpora per primera vegada una motorització híbrida autorrecarregable.

El nou Sandero híbrid 155 arribarà a la xarxa oficial de Dacia durant l'últim trimestre de l'any i estarà disponible des de 19.890 euros. La marca pretén democratitzar així l'accés a la tecnologia híbrida dins del segment B.

El sistema combina un motor de gasolina d'1,8 litres amb dos motors elèctrics i ofereix una potència conjunta de 155 CV. També incorpora frenada regenerativa i una caixa de canvis automàtica sense embragatge.

El vehicle arrenca sempre en mode elèctric i, segons Dacia, pot circular sense emissions fins al 80% del temps durant els trajectes urbans. La gestió automàtica del sistema permet adaptar l'ús

dels motors a cada situació sense necessitat que el conductor intervingui.

El Sandero hybrid 155 homologa un consum combinat de només 4,2 litres per cada 100 quilòmetres i unes emissions de 96 grams de CO₂ per quilòmetre. Es converteix així en el primer model de la gamma que baixa de la barrera dels 100 grams.

Un sistema mundialment inèdit per al Duster i el Bigster

La segona gran novetat és el motor tribrid 150 4x4, una tecnologia que combina simultàniament tres fonts d'energia: electricitat, gasolina i gas liquat del petroli. El sistema pot funcionar amb tracció 4x2 o 4x4, una configuració que Dacia presenta com una primícia mundial dins de la indústria de l'automòbil.

Aquesta motorització estarà disponible al Duster des de 27.790 euros i al Bigster a partir de 30.890 euros. Els dos models obtindran l'etiqueta ambiental ECO.

El sistema equipa una bateria d'ions de liti de 48 volts i 0,84 kWh, combinada amb un motor elèctric connectat a les rodes posteriors. Aquesta configuració permet que el Duster i el Bigster puguin circular en mode completament elèctric fins al 60% del temps en recorreguts urbans.

En el cas del Duster, el consum homologat parteix dels 7,2 l/100 km amb GLP i dels 5,9 l/100 km amb gasolina. Les emissions se situen a partir dels 117 g/km de CO₂ amb GLP i dels 134 g/km amb gasolina.

El Bigster registra un consum des dels 7,1 l/100 km amb GLP i els 5,8 l/100 km amb gasolina. Les emissions parteixen dels 115 g/km amb GLP i dels 132 g/km quan funciona amb gasolina.

Més de 1.500 quilòmetres sense repostar

La nova mecànica tribrid 150 4x4 està associada a una transmissió automàtica. El motor tèrmic disposa d'una caixa de canvis de doble embragatge i sis velocitats, amb lleves al volant, mentre que el propulsor elèctric incorpora una transmissió de dues velocitats.

El conjunt es pot desconnectar completament. En el mode de dues rodes motrius, la posició neutra elimina les pèrdues per fricció del sistema posterior i ajuda a controlar el consum durant la circulació per carretera.

La combinació de gasolina i GLP permet reduir el cost d'ús fins a un 30%, segons les dades facilitades per la marca. Les emissions de CO₂ també baixen en 20 grams en comparació amb l'anterior oferta 4x4 mecànica.

Amb un dipòsit de gasolina de 50 litres i un altre de GLP amb la mateixa capacitat, el Duster tribrid 150 4x4 supera els 1.500 quilòmetres d'autonomia total, d'acord amb el cicle d'homologació WLTP.

Capacitat 4x4 amb una eficiència superior

Dacia assegura que el Duster conserva intactes les seves capacitats tot terreny. La transmissió elèctrica de dues velocitats situada a l'eix posterior proporciona un parell motor elevat a les rodes quan se circula a poca velocitat.

A velocitats superiors, el motor elèctric funciona a un règim més baix per mantenir la motricitat del tren posterior i limitar el consum energètic. Aquesta arquitectura permet combinar l'eficiència d'un sistema electrificat amb les prestacions pròpies d'un vehicle amb tracció integral.

Amb aquestes dues motoritzacions, Dacia completa l'expansió de la tecnologia híbrida a la seva gamma i reforça la seva aposta per solucions electrificades accessibles, sense renunciar a l'autonomia ni a la versatilitat.

Autor: Redacció