

Pressepräsentation Dacia Sandero und Stepway: Die Rumänen drehen auf

Von Markus Gersthofer

Der rumänische Renault-Ableger Dacia erneuert seine Einstiegsmodelle Sandero und Stepway. Sie bleiben betont einfache Automobile, warten ab Januar aber mit gefälligeren Linien, mehr Ausstattung und vor allem mit zeitgemäßer Technik auf. Die Preise bleiben konkurrenzlos niedrig: 6990 Euro für den Sandero im Polo-Format, 9990 für dessen höher gesetzte, kräftigere und reicher ausgestattete Cross-Version.

Billig: Bisher galt für Dacia vor allem dieses Argument. Die Renault-Zweitmarke bot einfache Autos mit Technik von gestern, die zuweilen auch einige Probleme bereitete. Mittlerweile ändert sich aber auch in Rumänien manches zum Guten. Dem 2005 gestarteten Erstling Logan wurde zwei Jahre später der Kombi MCV zur Seite gestellt, der als echtes Raumwunder (2350 Liter Ladekapazität bei 4,45 Meter Länge) der hässlichen Limousine alsbald den Rang ablief. 2010 verschwand sie aus dem deutschen Angebot. Jetzt nimmt auch der MCV Abschied. Bei Lada, beim jüngst von Renault übernommen größten russischen Hersteller Autovaz, erlebt er nun einen dritten Frühling.

Vor allem brachte Dacia 2008 den Sandero, einen proper gestylten Fünftürer im Polo-Format. Als Stepway schloss er sich dem populären Trend zur Offroad-Optik an, das Cross-Modell zieht inzwischen 60 Prozent der Käufer an. Endgültig den Einstieg in bessere Kreise schaffte Dacia 2010 mit dem Duster. Er ist das erste SUV-Modell der Marke, zu haben sogar mit Allradantrieb (vom japanischen Renault-Partner Nissan). Der Gelände-Ducia sieht so gut aus, dass er auch in Garagen steht, die sonst eher Audi oder BMW vorbehalten sind. In jeder Klasse markiert Dacia den mit Abstand günstigsten Preis: 6790 Euro bisher beim Sandero, 9990 beim Stepway, 10 990 beim Duster.

Von den vier Millionen seit 1992 gebauten Dacias laufen 300 000 in Deutschland. Längst wurden im Absatz etablierte Marken wie Honda, Mazda, Mitsubishi, Suzuki, Volvo

überholt. In diesem Jahr könnten knapp 50 000 Verkäufe erreicht werden. Von Januar bis Oktober legte der Verkauf bei uns um fast zwölf Prozent zu auf gut 38 000 Automobile.

Für Schwung sorgt dabei vor allem das neue Duo Sandero/Stepway. Bei gleichem Radstand (2,59 m) wuchs die Länge um knapp vier Zentimeter auf 4,06 bzw. 4,08 Meter, die Breite schrumpfte um eine Fingerbreite auf 1,73 (1,75) m, die Höhe blieb gleich (1,52 und 1,62 m). Fast senkrechte Wände sorgen für geradezu üppige Platzverhältnisse für die Klasse, selbst im Fond. Auch der Kofferraum hat mit 320 Liter überdurchschnittliches Format. Durch Umlegen der Rücksitzlehne (beim Stepway und den besseren Sanderos asymmetrisch geteilt) entsteht ein Laderaum von 1200 l intern, Bestwert im Kleinwagen-Segment. Bis 485 kg Tragfähigkeit erlauben, das Fassungsvermögen auch auszunutzen.

Verpackt ist der viele Raum in einer modernen, gefälligen Karosserie. Beim Stepway erhält sie durch rustikale Kunststoffleisten als Kotflügel- und Schwellerverbreiterungen, durch den angedeuteten Unterfahrschutz vorn und hinten und die deutlich höhere Bodenfreiheit sogar einen Schuss Abenteuer-Look. Der harte Kunststoff innen wirkt allerdings trist, schon ein Fiat Panda lässt ähnliches Material sehr viel netter aussehen. Dafür geben die wenigen Bedienelemente keinerlei Probleme auf, die klaren Instrumente lassen sich bei Tag und Nacht gut ablesen. Und für rekordverdächtige 180 Euro lässt sich der Sandero in Topversion Laureate mit einem Multimedia-Navigationssystem ausrüsten. Im Stepway Prestige gehört es wie die manuelle Klimaanlage sogar zur Serienausstattung.

ESP ist mittlerweile Standard, weitere Assistenzsysteme vom Start-Stopp-System bis zum automatischen Einparken aber sind Fehlanzeige. Die Hupenbedienung im Blinkerhebel ist ein bei Renault längst überwundener Anachronismus. Isofix-Befestigungen für Kindersitze, Front- und vordere Seitenairbags sind Serie. Dennoch bleiben Zweifel bei der Sicherheit. Die Frage nach Euro-NCAP-Sternen führte zur vagen Antwort, dass sich die Kriterien geändert hätten, die neuen Modelle noch nicht geprüft worden seien - und man intern von mindestens drei Sternen ausgehe. Stand der Technik sind selbst in der Panda-Klasse fünf.

Bei den Motoren indes wurde den Rumänen der Griff in das beste Renault-Regal gestattet. Sie holten sich den brandneuen Dreizylinder-Turbo, der jüngst im Renault Clio Premiere hatte: 900 Kubikzentimeter, 66 kW / 90 PS und 135 Newtonmeter (Nm) maximales Drehmoment bereits bei 2500 Umdrehungen pro Minute. Damit sind Sandero und Stepway TCe 90 eco2 munter, sparsam und überraschend leise unterwegs: Höchstgeschwindigkeit 175 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 11,1 Sekunden,

Normverbrauch 5,2 (5,4) l, CO₂ 120 (125) g/km. Eine Eco-Taste beschneidet Leistung und Drehmoment und sorgt so für noch etwas niedrigere Verbrauchszahlen.

Der aus dem Vormodell übernommene Basis-Vierzylinder (1,2 l, 55 kW / 75 PS, 107 Nm) im Sandero ist müder und durstiger, für sehr günstige 800 Euro Mehrpreis dafür in einer Flüssiggas-Variante zu haben. Der Diesel brilliert jetzt mit 66 kW / 90 PS und üppigen 220 Nm Drehmoment. Er ist sparsam (3,8 l/99 g), mit 1800 Euro Aufschlag aber so teuer, dass sich nur wenige für ihn entscheiden werden.

Etwas längere Sitzflächen und mehr Seitenhalt würden Fahrer und Beifahrer freuen, sechs Gänge Geräusch und Verbrauch weiter dämpfen. Ernsthaft aussetzen lässt sich an den Fahreigenschaften aber nichts, vor allem nicht, wenn man den Preis im Hinterkopf hat. Denn dieser liegt nach wie vor konkurrenzlos niedrig: Ab 9990 Euro steht der Stepway in der Liste, mit dem neuen 90 PS-Motor und mit Ambiente-Ausstattung, die immerhin elektrische Fensterheber vorn, Zentralverriegelung mit Fernbedienung und asymmetrisch geteilte Rücksitzlehnen umfasst. Mit 6990 Euro bleibt auch der neue Sandero das preiswerteste Automodell überhaupt auf dem deutschen Markt - freilich sehr karg mit Kurbelfenstern, ohne Zentralverriegelung, sogar ohne Licht im Kofferraum. Mit dem rundum erfreulichen 90 PS-Dreizylinder und bester Laureate-Ausstattung gibt es ihn für 10 090 Euro - immer noch sehr günstig. Zweifel an der Zuverlässigkeit sollen drei Jahre Garantie zerstreuen, die sich für moderate 605 Euro Aufpreis bis auf sechs Jahre und 120 000 km ausdehnen lassen. (ampnet/fer)

Daten Dacia Sandero TCe 90 eco2

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,06 x 1,73 x 1,52

Motor: Dreizylinder-Turbo, 898 ccm

Leistung: 66 kW / 90 PS

Maximales Drehmoment : 135 Nm bei 2500 U/min

Durchschnittsverbrauch (EU-Norm): 5,2 Liter Super

CO₂: 120 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1037 / 483 kg

Beschleunigung 0 - 100 km/h: 11,1 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

Wendekreis: 10,5 m

Reifen: vorn 185/65 R 15

Kofferraumvolumen: 320 - 1200 Liter

Basispreis: 10 090 Euro

Bilder zum Artikel:



Dacia Sandero Stepway.



Dacia Sandero.



Dacia Sandero Stepway.



Dacia Sandero.