Fahrvorstellung Dacia Sandero und Sandero Stepway: Der Preis ist heiß

Von Hans-Robert Richarz

Discounter sind auch nicht mehr das, was sie mal waren. Gewiss, ihre Preise sind immer noch niedrig. Doch die Qualität ihres Angebots hat durchweg einen Sprung nach oben gemacht. So stehen bei Aldi oder Lidl inzwischen auch Markenprodukte neben durchaus trinkbaren Weinen im Regal. Und bei Dacia kommen im Januar mit der Limousine Sandero und als deren Schwestermodell der Crossover Sandero Stepway zwei Autos in dritter Generation auf den Markt, die ihrer Konkurrenz – sofern es welche gibt – in punkto Preis-Leistungs-Verhältnis erhebliches Kopfzerbrechen bereiten werden.

Beide Fahrzeuge reklamieren für sich, das jeweils preisgünstigste, in Deutschland erhältliche Automobil zu sein – das eine als Neuwagen überhaupt, das andere als SUV. So ist der Sandero in seiner spartanischsten Ausführung „Access“ ohne Radio schon ab 8.490 Euro zu haben, der billigste Stepway (mit Radio) kostet 11.390 Euro. Für die ersten Probefahrten rund um Brühl, dem Sitz der Dacia-Deutschland-Zentrale, und in die Eifel wählten wir den starken Benziner-Sandero sowie den Stepway mit Flüssiggas-Betrieb.

Als erster Kandidat trat die Sandero-Limousine an. Deren Design trägt auch in der dritten Modellgeneration das unverkennbar typische Dacia-Gesicht. Das Auto, so heißt es bei Dacia, wirke jedoch „athletischer als der Vorgänger“. Noch stärker betont seien die vorderen und hinteren Kotflügel, wodurch die Karosserie zusätzlich an Dynamik gewinne. Grundsätzlich neu erscheint die Frontpartie mit LED-Tagfahrlichtern, wodurch die nunmehr größere Fahrzeugbreite stärker ins Auge fällt.

Zu kritisieren ist, dass Fahrerin oder Fahrer von innen schwer erkennen können, wo das Auto vorne anfängt und hinten aufhört. Im Inneren erleben die Passagiere dafür ein für einen Kleinwagen eindrucksvolles Raumangebot. Das gilt für den Platz für Knie und Gesäß vorne wie hinten, wobei die Sitze auch bei längeren Fahrten ausreichende Bequemlichkeit garantieren. Nebeneinandersitzende und normal gewachsene Insassen kommen sich nicht in die Quere. Obwohl Das Auto in der Dacia-Werbung als Stadtwagen charakterisiert wird, ist er dank seines üppigen Kofferraums durchaus urlaubstauglich.

Natürlich ist auch der stärkste Sandero kein Sportwagen. Auf der Autobahn erreicht er die 100 km/h einigermaßen zufriedenstellend, bis er allerdings sein Spitzentempo von knapp 170 km/h erreicht hat, vergeht ein gewisses Maß an Strecke. Dabei fällt jedoch auf, dass zwar der Motor recht vernehmlich zur Sache geht, Wind- und Reifengeräusche jedoch draußen bleiben. Um auch dann noch Musik oder Nachrichten aus dem Radio zu hören, muss Lautstärkeregler nicht bedient werden.

Auf den kurvenreichen Eifelsträßchen benahm sich der Wagen einwandfrei und folgte dank der neuen elektrischen Servolenkung willig den Befehlen des Menschen am Steuer. Seine Federung schluckt gehorsam auch gröbere Fahrbahn-Unebenheiten, keiner der Insassen wird über Gebühr durchgeschüttelt. Was am Ende als Fazit übrig bleibt, ist, dass im Gegensatz zu den ersten Dacia-Modellen, die vor 15 Jahren zur Deutschland-Premiere antraten, die Qualität der dritten Sandero-Generation geradezu einen Quantensprung an den Tag legt. Schien es damals so, als ob zum Beispiel die Verlegung von Kabeln der Willkür des Montagepersonals überlassen war, so hat heute alles seine Ordnung, und selbst die Spaltmaße an Türen sowie Motorhaube und Kofferraumdeckel halten Kritik stand.

Sehen lassen kann sich auch die serienmäßig vorhandene Ausstattung. Selbst in der Basis-Ausführung „Access“ gehören dazu so nützliche Dinge wie zum Beispiel elektrische Fensterheber vorne, ein aktiver Notfall-Bremsassistent oder LED-Abblendlicht und Lichtautomatik. Auch ein höhenverstellbares Lenkrad und ein Bordcomputer sind vorhanden. Weiteres gibt es in der höherwertigen Version „Essential“, wo etwa ein Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzer und Zentralverriegelung mit Funk-Fernbedienung und automatischer Türverriegelung sowie ein Multimediasystem hinzukommen.

In der höchsten Stufe „Comfort“ schließlich gibt es unter anderem eine manuelle Klimaanlage mit Pollenfilter und einen Regensensor. Außerdem ist die Liste optional zubuchbarer Sonderausstattung erfreulich niedrig und verzichtet auf überflüssigen Schnickschnack.

Die Motorenpalette schließlich verzichtet auf einen Diesel, umfasst drei unterschiedlich starke Benziner und ein Aggregat, das Flüssiggas LPG als Treibstoff benötigt.

Diese Maschine probierten wir im Schwestermodell Sandero Stepway aus. „Stepway“ steht im Englischen für „Schritt“. Damit will Dacia offenbar den Abstand des Crossovers zur Limousine ausdrücken. Vom Unternehmen heißt es dazu: „Bei der dritten Modellgeneration setzt die Marke auf einen noch individuelleren Charakter. Merkmal des neuen Sandero Stepway ist neben der eigenständigen Frontschürze mit individuell eingefassten Nebelscheinwerfern sowie dem angedeuteten Unterfahrschutz vorne und hinten im Offroad-Stil erstmals auch eine markant konturierte Motorhaube, die deutlich von ihrem Pendant im Sandero abweicht. Dazu kommt die modulare Dachreling, die sich mit wenigen Handgriffen zum Trägersystem umfunktionieren lässt. Serienmäßig verfügt der Sandero Stepway je nach Ausstattung über das Multimediasystem Media Control, welches das Smartphone über die gleichnamige App mit dem Autoradio verbindet, oder über das integrierte Multimedia-Navigationssystem Media-Nav.“

Wie auch immer – fast zwei Drittel aller Sandero-Interessenten entschieden sich bisher für einen Stepway obwohl er eine Kleinigkeit teurer ist als die Schwester. Dafür überbietet sie freilich noch deren angenehme Seiten. Sie ist eine Idee länger, breiter und höher und besitzt eine gewachsene Bodenfreiheit. Das deutet auf ihre Fähigkeit hin, auch mal einen Feldweg bewältigen zu können. Da der Fahrersitz serienmäßig höhenverstellbar ist (bei der Limousine gilt das nur für die Comfort-Version) behält der Mensch am Lenkrad stets die Übersicht nach vorne und hinten.

Stolz verweist das Unternehmen auf weitere Vorzüge des SUV: „Der Lieferumfang des Sandero Stepway ab Werk umfasst Bordcomputer, Berganfahrhilfe, USB-Schnittstelle und den Eco-Mode zur Reichweitenoptimierung. Gemäß dem Anspruch, Topausstattung zum Toppreis zu bieten, kommen im Sandero Stepway Comfort die manuelle Klimaanlage und Einparkhilfe hinten hinzu. Für die Spitzenversion optional erhältlich sind außerdem die Klimaautomatik, Einparkhilfe vorne und Rückfahrkamera.“

Die erste Fahrbegegnung mit dem Wagen verlief recht zufriedenstellend. Zu meckern gab es nichts, weder auf Landstraßen oder der Autobahn, noch im Stadtverkehr. Aus dem hässlichen Entlein Dacia ist längst ein stolzer Schwan geworden, dessen Zahlen sich hierzulande sehen lassen können: Inzwischen ist die Marke die Nummer eins auf dem europäischen Privatmarkt und brachte in den vergangenen Jahren sieben Millionen Fahrzeuge an die Frau oder den Mann. (ampnet/hrr)

Daten Dacia Sandero Comfort TCe 90 CVT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,09 x 1,76 x 1,49
Radstand (m): 2,60

Motor: R3-Benziner, Turbo, 999 ccm
Leistung: 67 kW/91 PS bei 4500 bis 5000 U/min
Max. Drehmoment: 142 Nm bei 1750 bis 3750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 169 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 13,4 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 5,1 bis 4,9 Liter
CO2-Emissionen: 115 bis 112 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1162 bis1174 kg / max. 400 bis 412 kg
Kofferraumvolumen: 328 bis 1.108 Liter
Max. Anhängelast: 1100 kg
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 185/65 R15
Basispreis: 12.690 Euro

Daten Dacia Sandero Stepway Comfort TCe 100 ECO-G

Länge x Breite x Höhe (m): 4,10 x 1,85 x 1,59
Radstand (m): 2,61
Motor: R3-Flüssiggas LPG, 999 ccm
Leistung: 74 kW/101 PS bei 4600 bis 5000 U/min
Max. Drehmoment: 170 Nm bei 2000 bis 3500 U/min170 bei 2000-3500
Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,9 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 6,7 Liter
CO2-Emissionen: 105 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1209-1229 kg / max. 389 bis 393 kg
Kofferraumvolumen: 328 bis 1108 Liter
Max. Anhängelast: 1100 kg
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 205/60 R 16
Basispreis: 13.090 Euro

Bilder zum Artikel

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia

Dacia Sandero.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dacia