



Dacia Sandero: Der rumänische Preis-Revolutioner im Test

Hvar (Kroatien), 23. Juni 2008 - Neulich im Fernsehen: Fidel Castro zieht ins Pflegeheim für Alt-Revolutionäre und traut seinen Ohren nicht. Während Mahatma Gandhi mit Lenin und Rosa Luxemburg über die Vorzüge der indischen Küche philosophiert, träumen Che Guevara und Karl Marx auf der Veranda von neuem Ruhm. "Mal wieder Zeit für eine Revolution" meint Herr Guevara, während Karl etwas von der Wichtigkeit der Bedürfnisse der Menschen in seinen Rauschebart murmelt. So preisen die Werber von Dacia derzeit ihr jüngstes Modell an, den Sandero. Die Botschaft des TV-Spots ist klar: Wer ein konkurrenzlos günstiges, vernünftiges Auto sucht, kommt um die Fahrzeuge des ehemaligen Staatsbetriebs aus Rumänien nicht herum. Mit dem Sandero erweitern die Preisbrecher vom Balkan ihre Produktpalette jetzt um ein weiteres, finanziell verführerisches Angebot.

Zwischen den Stühlen

Genau wie die Stufenhecklimousine Logan und ihr Kombi-Ableger Logan MCV soll auch der Sandero eine smarte Alternative für kühle Rechner sein. Laut eigener Angabe scheint das Kalkül der Dacia-Mutter Renault durchaus aufzugehen: Rund 60 Prozent der Logan-Käufer seien Menschen, die sich zuvor noch nie einen Neuwagen in die Garage gestellt haben. Eine ganz ähnliche Zielgruppe soll auch der Sandero ins Visier nehmen. Der kompakte Fünftürer will eine junge Klientel mit begrenztem Budget ansprechen. Hierfür platzieren die Rumänen die Schrägheck-Limousine ziemlich genau zwischen VW Polo und Golf.

Abgehärteter Bursche

Mit einer Außenlänge von knapp über vier Meter wirkt der Dacia schon beim ersten Blickkontakt richtig erwachsen. Weit ausgestellte Radhäuser, die von einer nach unten gewölbten Sicke verbunden werden, sollen der Seitenansicht Dynamik verleihen. An der Front sitzen zackig gezeichnete Scheinwerfer, und ein großer Lufteinlass mit Wabengitter soll Dynamik suggerieren. Rein optisch wirkt der Auftritt des Sandero allerdings eher staksig als sportlich: Sein serienmäßiges Schlechtwegefahrwerk sorgt nämlich für eine großzügige Bodenfreiheit von 15,5 Zentimeter. Zusammen mit dem Unterfahrschutz für Motor und Getriebe macht es den Rumänen allerdings auch zum idealen Auto für Länder mit rauen Straßenverhältnissen. Wer die milden Offroad-Ambitionen optisch unterstreichen will, kann übrigens das Styling-Kit "SUV Look" ordern. Die angelegten Unterfahrschutzleisten für Front, Heck und die Seiten bietet Dacia ab 450 Euro an.

Kein Billigheimer

Von außen ist also alles im mehr oder weniger grünen Bereich, aber wie sieht ein 7.500-Euro-Auto von innen aus? Die Antwort lautet: Gar nicht mal schlecht - jedenfalls dann, wenn man die Top-Ausstattung "Lauréate" testet. Die ist derzeit nur mit dem 1,6-Liter-Ottomotor lieferbar und kostet genau 10.000 Euro. Von Tristesse ist in unserem Testwagen nicht viel zu spüren: Das Armaturenbrett wirkt gut verarbeitet und fasst sich angenehm an. Das Lenkrad mit Dacia-Logo stammt aus dem Renault-Konzernregal und liegt gut in der Hand. Auch Schaltknüppel, Bedienhebel und Knöpfe wirken solide und wertig. Zwischen weiß hinterlegtem Tacho und Drehzahlmesser sitzt gar ein Bordcomputer und in der Mittelkonsole sorgt ein Blaupunkt-CD-Radio für gute Laune (Aufpreis: 460 Euro). Zusätzliche Highlights sind Plastikapplikationen im Pseudo-Alu-Look, die Mittelkonsole, Lüftungsdüsen und Türgriffe zieren. Allerdings: In der Einsteigerversion verzichtet das Sandero-Cockpit auf zahlreiche optische Gimmicks und gibt sich deutlich freudloser.

Platz für Alle

Auch bei der Sitzprobe fällt das Urteil durchaus positiv aus. Das vordere Gestühl ist angenehm straff gepolstert, bietet allerdings nur sehr wenig

Seitenhalt. Beim Platzangebot hingegen gibt's keinen Grund zur Klage: Sowohl Front- als auch Heckpassagiere sind komfortabel untergebracht. Menschen über 1,80 Meter können bequem hintereinander sitzen, und die großzügige Kopffreiheit sorgt vorne wie hinten für ein gutes Raumgefühl. Ebenfalls geräumig geht es im Gepäckabteil zu: Mit 320 Liter schluckt der Sandero fast genauso viel wie ein aktueller Golf. Wenn die asymmetrisch teilbare Rückenlehne fällt, passen bis zu 1.200 Liter in den Kofferraum.

Ausreichend motorisiert

Ein Dreh am Zündschlüssel erweckt die derzeitige Topmotorisierung zum Leben. Unter der Haube unseres Sandero werkelt ein 1,6-Liter-Otto, der 87 PS bereit stellt. In der Basisversion gibt's nur ein 1,4-Liter-Aggregat mit 75 PS. Mit der größeren Maschine erledigt der Dacia den Sprint auf 100 km/h in 11,5 Sekunden und schwingt sich zu einer Höchstgeschwindigkeit von immerhin 174 Sachen auf. In der Praxis lässt es sich mit dem Vierzylinder gut leben, ein Temperamentbolzen ist der Sandero allerdings nicht. Wer flott unterwegs sein will, muss fleißig im gut zu schaltenden Fünfgang-Getriebe rühren und den Motor auf Drehzahl halten. Ein Überholkünstler ist der Dacia mit seinem bescheidenen Drehmoment von 128 Newtonmeter nämlich nicht und vor Steigungen kann ihm schon mal ein wenig die Puste ausgehen. Abhilfe dürften hier die beiden Dieselsonnen mit 68 und 86 PS schaffen, die fürs Frühjahr 2009 angekündigt sind.

ESP? Gibt's nicht!

Aufgrund der wenig sportlichen Leistung fällt es schwer, das Sandero-Fahrwerk in Kurven an seine Grenzen zu bringen. Wer den Rumänen dennoch scheucht, wird mit deutlichem, aber unproblematischem Untersteuern belohnt. Die gut abgestimmte, nicht zu leichtgängige Servolenkung liefert bei solchen Manövern genug Rückmeldung. Die Stopper mit serienmäßigem ABS und

elektronischer Bremskraftverteilung kommen mit den 1.100 Kilogramm des Rumänen gut klar - trotz der klassenüblichen Trommelbremsen an der Hinterhand. Damit endet die Liste der elektronischen Fahrdynamik-Helfer aber auch schon: ESP ist im Sandero generell nicht lieferbar. Renault begründet diesen Schritt mit den hohen Entwicklungskosten. Angeblich seien potenzielle Sandero-Kunden nicht gewillt, einen höheren Basispreis für die Option auf den elektronischen Rettungsanker in Kauf zu nehmen.

Gute Komfortwertung

Zwar haben wir den elektronischen Schleuderschutz bei unserer ersten Ausfahrt im kroatischen Ferienort Split nicht vermisst. Dass ein derart sicherheitsbewusster Hersteller wie Renault sich über die Kosten herausredet und ESP erst gar nicht anbietet, verwundert dennoch. Insgesamt ist das Fahrverhalten auf trockener Straße gutmütig und, aufgrund der langen Federwege, erstaunlich komfortabel. Der Aufbau wankt in der Kurve merklich mit, dafür jedoch verdaut der Unterbau auch gröbere Unebenheiten klaglos. Lediglich kurze, harte Stöße - etwa beim Überfahren von Bremsschwellen - dringen deutlich spürbar zu den Passagieren durch.

Wirklich günstig

Dacia bewirbt den Sandero mit einem Kampfpriis von 7.500 Euro, unser Testwagen ist allerdings deutlich teurer. In der Top-Ausstattung und mit Top-Motor sind 10.000 Euro für den Rumänen fällig. Wer noch mehr Luxus will, kann Goodies wie 15-Zoll-Leichtmetallfelgen (600 Euro) oder ein 4x15 Watt CD-Radio (460 Euro) mit MP3-Funktion (50 Euro) ordern. Aber selbst wer sich einen voll ausgestatteten Sandero vor die Tür stellt, kommt nicht über einen Preis von 12.450 Euro hinaus. Zum Vergleich: Der kleinere Chevrolet Aveo mit 84 PS kostet in der mittleren LS-Ausstattung bereits 12.090 Euro. Wer ihn mit einer Klimaanlage ordert, treibt den Preis auf 13.090 Euro. Ein vergleichbarer Sandero im Lauréate-Trimmm plus Klimaanlage und CD-Radio (Paketpreis: 1.250 Euro) rollt für deutlich günstigere 11.250 Euro vom Händlerhof.

Prost!

Bleibt als Kosten-Meckerpunkt eigentlich nur eins: der Spritverbrauch. 7,2 Liter schluckt der Sandero 1,6 laut Hersteller im kombinierten Testzyklus auf 100 Kilometer. Innerstädtisch genehmigt sich der Dacia gar glatte zehn Liter. Da diese Werte in der Praxis erfahrungsgemäß nur schwer zu erreichen sind, dürften sich Sandero-Treiber auf Verbäuche zwischen acht und zehn Liter pro 100 Kilometer einstellen. Angesichts steigender Spritpreise sind solche Werte in dieser Leistungsklasse schlicht zu hoch und haben wenig mit den Bedürfnissen der Menschen zu tun. Da würde uns sicher auch der Karl Marx aus der Sandero-Werbung Recht geben.

Technische Daten

Antrieb: Frontantrieb
Anzahl Gänge: 5
Getriebe: Schaltgetriebe
Motor Bauart: Otto-Reihenmotor, SOHC
Leistung: 64 kW (87 PS) bei 5.500 UPM
Hubraum: 1.598 ccm
Drehmoment: 128 Nm bei 3.000 UPM
Anzahl Ventile: 2
Anzahl Zylinder: 4

Preis

Neupreis: 10.000 € (Stand: Juni 2008)

Fazit

Ein Revoluzzer ist der Sandero vielleicht nicht - ein sehr gutes Angebot hingegen schon. Der Chevy Aveo, der für eine ganz ähnliche Klientel gebaut wird, erscheint im direkten Vergleich nicht nur trister und simpler, er ist auch noch teurer. Im Sandero geht's zwar auch eher einfach zu, ärmlich oder lieblos wirkt der Dacia allerdings nicht. Dass der Rumäne zudem noch mehr Platz als der Chevy bietet, macht ihn zu einer echten Alternative für Gebrauchtwagenkäufer, die mit einem VW Golf 4 oder Opel Astra liebäugeln.

Das positive Gesamtbild wird nur von zwei Punkten getrübt. Dass der 1,6-Liter-Benziner nicht wirklich sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, ließe sich noch verschmerzen - die Diesel-Alternativen sind ja bereits angekündigt. Die Abwesenheit von ESP wiegt hingegen schwerer. Gerade ein Neuwagen, der sich an junge Fahrer richtet, sollte wenigstens gegen Aufpreis mit dem Schleuderschutz ausgerüstet werden können. Bitte nachbessern, Dacia!

(Quelle: newlook, 23. Juni 2008)