

Vége az elavult francia alkatrészek újrafelhasználásának, az anyacég autóival szembeni „alsóbbrendűségnek” – no meg a dízelmotoroknak: nyolc év után eljött a Logan és a Sandero generációváltásának ideje. Látszik, érződik és hallatszik, hogy egy új korszak kezdődött a Daciánál.

Felejtünk el mindent, amit az eddigi Logan-Sandero párosról tudtunk, ismertünk, nullázzuk le az előítéleteket, kezdünk tiszta lappal – a Dacia vadonatúj húzómodelljei már első pillantásra ezt követelik. Ráadásul míg korábban a Stepway verziók csak enyhén emelt hasmagasságot és néhány plusz plasztik- és díszelemet jelentettek, ezúttal a Sandero „földútbarát” változatára már-már különálló típusként is tekinthetünk.

Szépre rajzolt

Az anyacég beleadott apait-anyait, hogy lemosson minden, még a Renault-éra előtti időkből a Daciára makacsul rátapadt sztereotípiát – a Sandero Stepway-jel szerzett tapasztalatok alapján sikerrel. Ez a kivitel az új változatok krémje, hiszen az „alapmodellől” a motorháztető, a hűtőrács és a lökhárító kialakításában is eltér, és minden elemében a modernség mellett robusztusságot is sugall. Kétségtelen, hogy a formaterv zseniális: éppen egy csipetnyi maradt benne az elődmodellből és egy minimális Renault-testvérekéből. Az új márkacsalati elemek – mint az Y-alakú ledcsíkok és hátsó lámpavilágítás – minden bizonnyal az idén várhatóan félidős frissítéshez érkező Dusteren is visszaköszönek majd.

Ismerős elemek

A beltér műanyag elemeitől ne várjunk csodákat – a Dacia továbbra is a költségtakarékosság koronázatlan királya –, de az összeszerelés és a különböző Renault-modellekből érkező egységek messze felülmúlják azt

Dacia Sandero Stepway III



Tiszta lappal

a szintet, amit eddig megszoktunk. A kormánykerék ugyanaz, mint az elődben, a – kissé szokatlanul döntött – műszerfal és a sebességváltókar a Dusterből érkezett, a klímakezelő gombjai pedig a Clio-Captur párosból lehetnek ismerősek – ne feledjük, hogy az új Logan és Sandero éppen a két említett francia által is használt, utolsó generációs CMF-B platformot kapta meg, és mindkét autó lenyűgöző. Az eddigi puha, deréksajdító, rövid ülőlapú, visszafogott oldaltartású „székek” helyére kényelmes, felszereltségtől függően magasságban is állítható ülések kerültek – ég és föld a különbség a korábbiakhoz képest. A kormánykerék ráadásul akár négy irányba is állítható.

A méreteket összehasonlítva rögtön érthető, hogy az új Sandero Stepway miért tűnik sokkal arányosabbnak elődjénél: pontosan egy centiméterrel hosszabb, majdnem kilenccel szélesebb és közel hárommal alacsonyabb – azaz nincs benne semmi bumfordiság. A tengelytáv másfél centiméterrel nőtt, noha a hátsó lábtér ennél többet sejtet: jó a helykínálat, és itt is komfortos az ülés. A csomagter továbbra is visszafogott, 328 literes alaphelyzetben, 1108 literig növelhető – de egyrészt „belevarázsoltak” négy szatyorkampót, hogy megkönnyítsék a bevásárlás után a szállítást, másrészt eltüntették a csomagterajtóról az ősidőket idéző nyitógombot.

Előbbi apróság, de hasznos, utóbbi esztétikus megoldás – akárcsak az új ajtókilincsek, amelyek végre méltók egy 21. századi autohoz.

A drágulás mögött

Az első, 2009-ben Európába hozott Sandero Stepway indulóára 9200 euró volt, a leköszöntő – még kapható – modell a száz lóerős, benzín és gázüzemű motorral, Ambiente (alap)felszereltséggel 11 010 eurót kóstál, az új változat kezdőára (Essential) pedig áfásan 12 050 euró. A modernebb, biztonságosabb platform már önmagában igazolhatná az áremelkedést, de ha hozzávesszük, hogy alaparas a hat légzsák, az automata fényzőrök – ledes nappali menet- és rövid-, illetve „hagyományos” halogén hosszúfényvel –, a ködlámpák, a dönthető hátsó ülések, a fedélzeti számítógép, egy sor biztonsági automatika, illetve – uniós előírásoknak megfelelően beépített – vészhelyzet esetén aktiválható segélyhívó, érthető, hogy miért kerül ennyibe. A tesztelt Comfort felszereltségi szintű Sandero Stepwayhez (12 950 euró) emellett többek között parkolóasszisztens, esőérzékelő, automata légkondi, nyolchüvelykes érintőkijelző, elektromosan állítható visszapillantó tükör, bőrvonatu kormánykerék jár, de a további extrák listája is hosszú.

Dízel nélkül

A generációváltással kikerült a kínálatból a kezdetek óta népszerű 1.5-ös

Új, és mégis felismerhető. Más típusokon is viszontlátunk majd egyes márkacsalati elemeket

FOTÓK: PINTI ATTILA

A műanyag keménysége és a kormánykerék ismerős, a többi forma új



dCi dízelmotor – ami nem feltétlenül hátrány, ugyanis a Stepwayhez kapható mindkét egyliteres, turbós erőforrás nagyszerű, takarékos, és bármennyire is hihetetlen, dinamikusan mozgatják az 1,1 tonnás testet. Ehhez a változathoz nem, csak a Loganhoz, illetve a „sima” Sanderohoz kérhető az egyetlen megmaradt szívómotor, a láncvezérlésű, 65 lóerős benzines. A Stepway tehát a 999 köbcéntis, háromhengeres, 12 szelepes turbós benzínmotor 90 és – gázüzemmel kombinálva – 100 lovas változatát kínálja. A sebességváltó lehet hatfokozatú manuális vagy (kizárólag a gyengébb motor esetében) fokozatmentes (CVT) automata.

Menet közben

A TCE 90 menet közben meghazudtolja önmagát. A három henger jellegzetes hangját visszafogott duruzsolássá hangolták, nem zavaró, a rezgéseket remekül megszüntették. A kiváló dinamikát a rövid fokozatok biztosítják, csak a hatodik gang hosszúra áttételezett. Ötödik fokozatban óránként száz kilométeres sebességnél 2600-at forog a motor, hatodikban 2100-at. A fokozatváltásokra figyelmeztető ikon a Stepway esetében nem idegesítő, sok más autótól eltérően az utasításokat követve sem fogjuk fuldoklást kiváltó tartományba ejteni a fordulatszámérő mutatóját. A felfüggesztés hangolásakor a kényelem élvezett prioritást, de kanyarban így sincs zavaró oldaldőlés. Érdekes, hogy az eddig használt, szélesebb körben is alkalmazott abroncsokat (205/55R16) picivel ballonosabbra cserélték (205/60R16).

Ezekkel a modellel új időszámítás vette kezdetét a gyártónál, és nagyon úgy tűnik, hogy az új Daciák népszerűsége előtt továbbra sincs akadály.

A tesztautót a csíkszeredai Mida márkakereskedés bocsátotta rendelkezésünkre (mida.ro).

PINTI ATTILA

GYÁRI ADATOK

TCE 90 (999 CM³)

Teljesítmény (4600 fordulat/percnél)	67 kW/90 LE
Forgatónyomaték (2100 fordulat/percnél)	160 Nm
Gyorsulás (0–100 km/óra)	12 mp
Végsebesség	172 km/óra
Szén-dioxid-kibocsátás	112 g/km
Sebességváltó	hatfokozatú kézi
Üzemanyag-fogyasztás (város/városon kívül/vegyes)	5,9/4,3/4,9 liter
Hosszúság/Szélesség/Magasság	4099/1848/1587 mm
Tengelytáv	2604 mm
Nyomtáv (elől/hátul)	1520/1509 mm
Csomagtér	328–1108 liter
Üzemanyagtartály	50 liter
Abronszméret	205/60R16
Önsúly/Megengedett össztömeg	1096/1578 kg
Listaár (euró, áfával)	12 050 (Essential TCE 90 LE) 12 950 (Comfort TCE 90 LE) 13 250 (Comfort ECO-G 100 LE) 14 050 (TCE CVT 90 LE)