



Je ni stvari, ki je ne bi mogli gledati z dveh nasprotnih zornih kotov. Trik je v tem, da sta lahko oba zorna kota – pravilna.

besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc

Stališča

gače, cena je odločilni adut avtomobilov te znamke. In takoj je treba vedeti: če česa, predvsem gre tu za predmete, do neke mere pa tudi za videz, neki avtomobil nima, je to zaradi cene. Dacia je namreč znamka, ki je pred nedavnim zrasla na novi filozofiji: odvzeti vse, kar ni nujno, da bo poceni. Bolj ali manj je znano, kaj si pri tej znamki predstavljajo, da ni nujno.

Je rekel mimoidoči: kaj, stane toliko kot nekoč Golf; slabo! Ja, ampak na dvojce je pozabil: Dacia je nova (se pravi, da ni tako izrabljena kot danes tisti Golf, ki je nekoč toliko stal) in je od tistega Golfa (tudi ko je bil ta nov) boljša; ima zmečkajive cone za požiranje energije pri trku, ima ojačeno potniško kletko, ima dve varnostni blazini, ima zavorni ABS, ima pet samodejnih varnostnih pasov, ima pet vzglavnikov, ima daljinsko osrednjo ključavnico, ima pomik prednjih šip s pomočjo elektrike, ima ročno



klimatsko napravo in ima v usnje oblečen volanski obroč.

Torej: v marsičem je blizu sodobnim trendom zasnovane in izvedbe, končna cena pa vseeno pusti močan pečat. Na primer: pri zapiranju vrat se sliši votel (cenen) zvok. Kot nekoč. Kljub presenetljivo čednemu zunanjemu videzu je po podrobnem-

► Tudi če sta oba pravilna, je v nekaterih primerih treba ostro zavzeti le enega. Na primer v politiki, a še zdaleč ne le tam. Avto magazin je, odkar je v avtomobilizmu govor o varnosti (treba je poudariti, da je bil Avto magazin z več kot štirimi desetletji obstoja priča tudi časom izpred tega), ostro in jasno zavzel stališče, da je varnostni minimum precej večji, kot ga v nekem trenutku predpisujejo zakoni. Zato bi, grobo rečeno oziroma zapisano, lahko izjavili: (tudi) tale Dacia nima ne stabilizacijskega sistema ne štirih (kaj šele šestih) varnostnih blazin, torej nasvidenje v naslednji vojni.

A je vendarle prav, da pogledamo širše. Dacia ni nastala kot rezultat neke osebne (mišljeno dobesedno ali širše, kot rezultat strategije neke avtomobilske blagovne znamke) kaprice, prav tako Dacie ne ostajajo v prodajnih salonih kot nepremičnine. Ljudje

jih kupujejo. In to veliko bolj, kot bi si morda upali misliti.

Razlogov za nakup takšne Dacie je veliko. Za začetek je kar čedna, z rahlo dvignjenim podvozjem in z motno črnimi ter s 'kovinskimi' plastičnimi dodatki, zaradi katerih še petleten otrok posumi, da bi to lahko bil terenec. A kar takoj razčistimo: če podvozje dvignejo za centimeter ali dva in če dodajo malo lepote plastike, še ne naredijo terenca. Stepway zato ni in tudi noče biti terenec; je le avtomobil, s katerim je strah voznika pred kakim malo višjim pločnikom ali morda izbočenim kolovozom precej manjši. Ker je ravno čas obilnega snega, je bila to odlična priložnost za preizkus terenskih zmogljivosti kar na cesti in na parkiriščih. Hm ... Čeravno je obuta v gume, ki daleč presegajo cenovni razred avtomobila, so te gume – videzu na ljubo – precej široke in takšne

v nekaterih primerih nesposobne odpraviti sneg oziroma drugače rečeno gnati avtomobil. Zatorej previdno in še enkrat: Stepway ni terenec (nekaj bolj terenskega te znamke pravkar prihaja na trge) in ne začudite se, če obstanete v snegu. Tudi če se previdno lotite

“Vzrokov za nakup takšne Dacie je veliko. Za začetek je kar čedna.”

prehoda kake večje ovire v slogu terenskega načina vožnje, hitro ugotovite, da sklopka ne zmora intenzivnejšega zdrsanja počasni vožnji v prid. Hitro zasmrdi.

Težko je reči, ali je pri odločanju o nakupu prej videz ali cena. Naj bo tako ali dru-



Dacia Sandero 1.6i Stepway

Dacia Sandero 1.6i Stepway

Cena osnovnega modela: 8.980 EUR
Cena testnega vozila: 9.760 EUR

NAŠE MERITVE
T = 2 °C / p = 844 mbar / rel. vl. = 73 % / Starje kilometrskega števca: 7127 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 12,5 s
402 m z mesta: 18,4 s (118 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV): 12,6 s
80-120 km/h (V): 18,2 s

NAJVEČJA HITROST
163 km/h
(V, prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 46,1 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 8,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.599 cm³ - največja moč 64 kW (87 KM) pri 5.500/min - največji navor 128 Nm pri 3.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/55 R 16 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).
Masa: prazno vozilo 1.095 kg - dovoljena skupna masa 1.561 kg.
Mere: dolžina 4.024 mm - širina 1.753 mm - višina 1.550 mm - prtljajnik 320-1.200 l - posoda za gorivo 50 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 163 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - poraba goriva [ECE] 10,2/6,1/7,6 l/100 km, izpust CO: 180 g/km.

NAPAKE MED TESTOM
hrup in tresljaji v voznikovih vratih pri večjih hitrostih

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ cena
- ▲ varčnost motorja
- ▲ splošen vtis (glede na ceno)
- ▲ prostornost
- ▲ obrisana površina zadnjega brisalnika
- ▲ preglednost, vidljivost iz vozila
- ▲ zunanji videz
- ▲ udobno podvozje

- ▼ pomanjkljiva varnostna oprema
- ▼ ni merilnika zunanje temperature
- ▼ cenenost zasnovane in materialov
- ▼ zadnji brisalnik ima le neprekinjen tek
- ▼ zložljivo le naslonjalo zadnje klopi
- ▼ preširoke gume za sneg
- ▼ troblja v levi obvolanski ročici
- ▼ skopa oprema

Končna ocena

Nekoliko manj občutljiv (za podlago), sorazmerno čeden, spodobno opremljen, dokaj praktičen, sprejemljivo zmogljiv ter zelo varčen avtomobil za spodobno ceno, a na račun osnovne varnosti, cenenosti zasnovane in materialov ter opremljenosti glede na današnje standarde.

šem ogledu očitno, da je oblikovalec moral skrbeti predvsem za cenejšo proizvodnjo. Notranjost deluje ceneno: oblikovno staromodno, preveč sivo, preprosto obdelano in z uporabo cenenih materialov. In oprema je, kot rečeno, izjemno skromna, v nekaterih primerih celo preskromna. Skromnost je sicer, upoštevaje cenovno politiko, razumljiva, zagotovo pa ne bi bilo, če bi bila v notranjosti več kot le ena lučka za osvetlitev in če bi bil med merilniki vsaj še podatek o zunanji temperaturi, ki ne daje le informacije o ugodju bivanja zunaj, temveč tudi pomemben varnostni podatek o možnosti



zdrsa na kritičnih odsekih ceste. Manjka tudi še kak predal (v vratih sta le dva, pa še ta ozka in plitka), zadnjim potnikom je namenjen le en (plitek) utor za pločevinko (se pravi: ni žepov, predalov, 12-voltnih vtičnic ...), prednjima potnikoma pa sta namenjena dva utora za pijačo, a se plastika med vožnjo tako segreje, da lahko učinkovito služita le za čaj ali kavo.

Precej boljši vtis pusti mehanika. Bencinski motor brezhibno hitro steče tudi pri nizkih zunanjih temperaturah, začne hitro greti notranjost in se izkaže za zelo varčnega. Lepo se vrtil vse do 5.000 vrtljajev v minuti, nad tem pa se zdi, kot da si takšnega priganjanja ne želi, a je za to morda kriva dokaj slaba zvočna izolacija. Sicer se vse do četrte prestave zavrti do grobega prekinjevalnika (6.000, prek 160 na merilniku hitrosti), potem vrtljaji v peti prestavi (zadnji) padejo za kakega tisočaka in motor še prav narahlo pospešuje. V praksi je pri hitrosti 100 kilometrov na uro v peti pres-

tavi (2.900 vrtljajev v minuti) v notranjosti presenetljivo tiho, pri 130 kilometrih na uro (3.700 vrtljajev) je hrup še v zmernih mejah, pri 160 (4.600) pa je že precej neprijeten. Takrat se oglasi tudi dodaten trušč v voznikovih vratih (najverjetneje kak slabo pritrjen nosilec), a gre zelo verjetno za konkreten (torej odpravljev), in ne splošen pri-



“Stepway zato ni in niti noče biti terenec, zato se ne začudite, če z njim obstanete v snegu.”



mer. Petstopenjski ročni menjalnik, katerega prestavna razmerja so izračunana bolj na varčevanje kot na dinamiko vožnje, se pusti lepo upravljati. Danes bi rekli, da so gibi ročice nekoliko (a še vedno nemoteče) dolgi. Stare šole je tudi volanski servo, zaradi katerega je pri počasnem gibanju volan težak, pri hitrejšem pa (pre)lahak, iz česar sledi tudi podpovprečna smerna stabilnost pri vožnji naravnost. Ni pa kritično. Se pa izkaže dvignjeno podvozje: ne le da zaradi tega trebuh Stepwaya toliko kasneje nasede na sneg (ali pesek, blato), ampak tudi zelo nestresno požira grbine, na primer ležeče policaje.

In pri vsem zapisanem in opisanem je Stepway za volanskim obročem, pa tudi na drugih sedežih, naredil povsem spodoben splošni vtis. Treba pa je upoštevati še nekaj: tisti, ki trdijo, da je bolje kupiti štiri leta star (torej rabljen) sodobnejši avtomobil, so na nekaj pozabili – takšno Dacio je tudi krepko ceneje vzdrževati. Odpovedovanje zadnjim varnostnim normam, ki niso zakonsko predpisane, ima torej smisel tudi na daljši rok.

Imeti nov avtomobil je vselej lepo, nimajo pa vsi osebnih dohodkov 1.000 in več evrov mesečno. Stališče, ki ni zanemarljivo. ◀◀

