

20 Jahre Dacia in Deutschland

Weiterstadt (HE). Im Juni 2005 kam der Dacia Logan auf den deutschen Markt – und setzte eine einzigartige Erfolgsgeschichte in Gang, die seit 20 Jahren anhält. Wir blicken mit mehreren Teilen auf die einzigartige Stärke der Marke Dacia in Deutschland: auf Modellhighlights, Verkaufsrekorde, die Geheimnisse des Preis-Leistungs-Champions und eine Markt- und Markenstrategie, die ihresgleichen sucht. Das ist die Idee, die dem Prinzip „Eco-Smart“ von Dacia zugrunde liegt. Ökologisch und ökonomisch ist, was smart ist: zum Beispiel elektrische und elektrifizierte Antriebe, die auf die tatsächlichen Bedürfnisse und Anforderungen der Kundinnen und Kunden zugeschnitten sind und im alltäglichen Einsatz ihre größtmögliche Wirkung entfalten können. Oder umweltfreundliche Autogasantriebe, die bei Dacia flexibel mit dem alternativen Kraftstoff LPG (Liquified Petroleum Gas) oder Benzin betrieben werden können, um die CO₂-Emissionen auf kostengünstige Weise zu verringern.

Mild-Hybrid-Unterstützung und Automatikgetriebe machen den LPG-Antrieb noch attraktiver

Beispiel Bigster: Der neue Familien-SUV bietet viele dieser unterschiedlichen Antriebstechnologien – einer der Gründe dafür, warum der Bigster aus dem Stand nicht nur zu einem der erfolgreichsten Dacia Modelle in Deutschland avanciert ist, sondern zu einem der beliebtesten Fahrzeuge in seinem Segment auf dem europäischen Privatmarkt. Erstmals kombiniert Dacia hier beispielsweise einen LPG-Antrieb mit einem 48V-Mild-Hybrid-System – und macht ihn damit noch effizienter. Im Betrieb mit Autogas stößt der Bigster mild hybrid-G 140 (Gesamtverbrauch kombiniert (l/100 km): 7,5 Autogas (6,0 Benzin); CO₂-Emission kombiniert (g/km): 121 (136); CO₂-Klasse: D (E)) somit durchschnittlich zehn Prozent weniger CO₂ aus als ein vergleichbarer Benzinmotor ohne Hybridunterstützung.

Neue Hybridmotorisierung mit 155 PS fährt in der Stadt bis zu 80 Prozent elektrisch

Im Bigster feierte darüber hinaus jüngst der Hybrid 155 Premiere – bestehend aus einem Vierzylinder-Benzinmotor, zwei Elektromotoren und einem automatischen Elektrogetriebe, das über vier Gänge für den Verbrennungsmotor und über zwei weitere für die Elektromotoren verfügt. In der Stadt legt der Hybrid 155 bis zu 80 Prozent der Fahrzeit rein elektrisch zurück; auch der Start erfolgt immer im 100 Prozent elektrischen Modus.



Dacia Logan Stufenheck



Dacia Spring (E-Fahrzeug)



Dacia Duster 2025



Dacia Bigster 2025

Die Geschichte von Dacia geht jedoch auf das Jahr 1968 zurück, so dass Dacia zwar in Deutschland auf 20 Jahre zurückblicken kann, doch insgesamt produziert das ehemalige rumänische Produkt seit dem August 1968 im Stammwerk Pitesti Automobile. Als erstes Modell lief der Dacia 1100 vom Band, ein Lizenzbau des Renault 8. Seit 1999 ist Dacia Teil der Renault Gruppe. Mit Einführung der Stufenhecklimousine Logan startete die Marke 2004 eine einzigartige Erfolgsstory und avancierte zum weltweiten Anbieter, der in 44 Ländern präsent ist.

Im Jahre 2025 präsentiert sich Dacia in Deutschland mit der Idee „Eco-Smart“-Prinzips. Ökologisch und ökonomisch ist, was smart ist: zum Beispiel elektrische und elektrifizierte Antriebe, die auf die tatsächlichen Bedürfnisse und Anforderungen der Kundinnen und Kunden zugeschnitten sind und im alltäglichen Einsatz ihre größtmögliche Wirkung entfalten können. Oder umweltfreundliche Autogasantriebe, die bei Dacia flexibel mit dem alternativen Kraftstoff LPG (Liquified Petroleum Gas) oder Benzin betrieben werden können, um die CO2-Emissionen auf kostengünstige Weise zu verringern.

So spielt der LPG-Antrieb auch in den anderen Bauereihen eine wichtige Rolle. Dacia ist mit mehr als einer Million verkauften LPG-Fahrzeugen der unangefochtene europäische Marktführer in diesem Bereich und der einzige Hersteller, der bei allen Modellen mit Verbrennungsmotor eine bivalente Antriebsoption für Benzin und LPG anbietet. Das Angebot wird kontinuierlich ausgebaut und aufgewertet: So kombiniert Dacia mit dem neuen ECO-G 120 im Sandero, Sandero Stepway und Jogger (die Motorisierung ECO-G 120 wurde noch nicht homologiert; die Bestimmung der technischen Daten, Verbrauchs- und Emissionswerte erfolgt im Rahmen seiner Homologation) künftig erstmals den LPG-/Benzintrieb mit einem Automatikgetriebe.

Künftig ist der neue 155 PS starke Vollhybrid auch im Familien-Kombi Jogger und im Sandero Stepway (die Motorisierung hybrid 155 im Sandero Stepway und Jogger wurde noch nicht homologiert; die Bestimmung der technischen Daten, Verbrauchs- und Emissionswerte erfolgt im Rahmen seiner Homologation). Der neue TCe 100 Benziner für den Sandero (die Motorisierung TCe 100 wurde noch nicht homologiert; die Bestimmung der technischen Daten, Verbrauchs- und Emissionswerte erfolgt im Rahmen seiner Homologation) zeigt unterdessen aber auch, dass Effizienz und ausgezeichnete Fahrbarkeit im Alltag auch ohne elektrische Unterstützung erreicht werden können.

Die rein elektrische Mobilität macht Dacia mit dem Spring einer breiten Kundschaft bereits seit 2021 zugänglich: 93 Prozent der privaten Kundinnen und

-Kunden des Spring (Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 14,1; CO2-Emission kombiniert (g/km): 0; CO2-Klasse: A) sind vorher noch nie elektrisch gefahren. Die dem A-Segment angemessene Batteriegröße hält den Fahrzeugpreis und das Gewicht niedrig, ohne die Reichweite für den Einsatz im urbanen Umfeld mit Reichweiten von bis zu 305 Kilometer gemäß WLTP-Stadtzyklus einzuschränken. Zum neuen Modelljahr wird der beliebte Stromer weiter verbessert: Stärkere Antriebe, neuartige LFP-Batterie und verbesserte Schnellladefähigkeit machen den Spring noch attraktiver.



Dacia Hipster Concept

Smarte selbst entwickelte Materialien

Auf smarte Weise für mehr Nachhaltigkeit sorgt auch der hohe Anteil an recycelten und nachhaltigen Materialien, die in den neuen Dacia-Modellen verwendet werden. So wurde in der aktuellen Duster Generation, die 2024 auf den Markt kam, das von Dacia selbst entwickelte Material Starkle® erstmals eingeführt. Es besteht zu 20 Prozent aus recyceltem, unlackiertem Polypropylen, was die CO2-Emissionen im Produktionsprozess verringert. Die Seitenschutzleisten, die Radkastenverkleidungen, die seitlichen Dekorelemente mit dem Markenzeichen und der Unterfahrschutz vorne und hinten sind aus Starkle® gefertigt. Zusätzlich ist der vordere und hintere Unterfahrschutz durchgefärbt, was den Einsatz von Lacken reduziert. Die Bauteile sind dadurch leichter zu reinigen, und man sieht weniger Kratzer und Dellen.

Auch die MicroCloud-Polster im Innenraum sind von Dacia selbst entwickelt: Sie verbinden eine angenehme Anmutung mit der markentypischen Robustheit und lassen sich schnell und einfach reinigen. Darüber hinaus verzichtet Dacia bei allen Fahrzeugen aus Umweltschutzgründen auf Leder und Zierchrom sowie die auf mehrere hunderte Seiten starke Bedienungsanleitung aus Papier – ein weiteres Beispiel für die clevere Art, wie Dacia Emissionen und Umweltauswirkungen wirkungsvoll verringert, ohne Mobilität und Kundenerlebnis einzuschränken.