



Dacia Sandero Stepway TCe 90 Ambiance

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

Den neuen Dacia Sandero gibt es auch wieder als "Stepway". Die leicht höher gelegte Karosserie sowie die zusätzliche Beplankung suggerieren eine gewisse Geländetauglichkeit. In der Praxis fällt diese gegenüber dem normalen Sandero aber nur marginal besser aus. Auch beim Einsteigen hat man trotz der etwas höheren Sitzposition kaum Vorteile. Bleibt also am Ende die Optik, die den Stepway vom normalen Sandero unterscheidet. Der 90 PS starke Dreizylinder-Motor sorgt zwar auch im Stepway für akzeptable Fahrleistungen, doch fällt der Verbrauch mit 6,1 l/100 km knapp einen halben Liter höher aus, als beim normalen Sandero. In der getesteten Basis-Ausstattung kostet der Sandero Stepway zwar lediglich 9.990 Euro, doch muss man dabei auf fast jegliche Komfortausstattung verzichten. Kein einstellbares Lenkrad, keine Sitzhöhenverstellung: Wichtige Details fehlen. Radio und Klimaanlage sind ohnehin nur gegen Aufpreis erhältlich. In der Summe ist der Sandero Stepway in der getesteten Variante ein sehr günstiges Fahrzeug mit netter Offroad-Optik. Die bessere Variante wäre aber allemal der normale Sandero in der Top-Ausstattung "Lauréate" - der kostet fast gleich viel, ist aber deutlich besser ausgestattet.

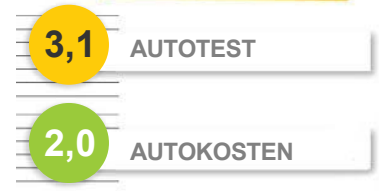
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Skoda Fabia Scout, VW Cross Polo.

+ gutes Platzangebot, großer Kofferraum, sehr gute Wirtschaftlichkeit

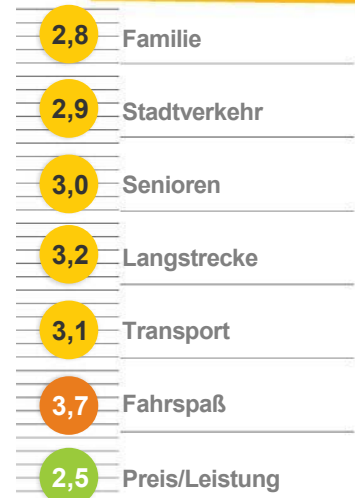
- keine Kopfairbags erhältlich, indirekte Lenkung, hohes Geräuschniveau, schwache Heizung, schlechte Ausstattung



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: April 2013
Text: D. Silvestro

3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,2

Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des Dacia Sandero Stepway geht für ein Fahrzeug in dieser Preisklasse noch in Ordnung. Die Karosserie zeigt sich akzeptabel verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, wenn auch nicht besonders schmal. Die Türfalze sind zufriedenstellend abgedichtet. Im Innenraum dominieren einfach gehaltene Kunststoffe die sich nicht besonders hochwertig anfühlen, trotzdem aber überraschend gut verarbeitet sind. Chromränder und silberfarbene Applikationen werten den Innenraum auch optisch etwas auf. Der Motorraum ist von unten gut abgeschottet und verschmutzt somit nicht so stark - im weiteren Verlauf ist der Unterboden aber zerklüftet und aerodynamisch kaum optimiert. Die Türschweller sind nicht ideal gegen Verschmutzung abgedichtet und zeigen sich zudem kratzempfindlich. Die Stoßstangen des Stepway besitzen mehrere unlackierte Flächen, die zudem einen angedeuteten Unterfahrschutz besitzen. So wird die Gefahr von Beschädigungen bei leichten Remplern zumindest etwas reduziert. Die Radläufe sowie die Seitenschweller sind ebenfalls mit unlackierten Kunststoffleisten verkleidet, wodurch der Lack bei leichten Remplern oder dagegen schlagende Türen nicht so schnell beschädigt wird. Leider fehlen aber trotzdem Stoßleisten an den Türen.

⊕ Dacia spendiert dem Sandero einen teuren Dämpfer anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten. Eine Klappe im Tankstutzen verhindert eine Fehlbetankung mit Dieselmotorkraftstoff anstatt mit Benzin.

⊖ Die Ladekante im Kofferraum ist unverkleidet und besitzt scharfe Kanten, an denen man sich leicht verletzen kann. Zudem wird der Lack beim Ein- und Ausladen von Gepäck schnell beschädigt. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden.

2,3

Alltagstauglichkeit

Der Dacia Sandero Stepway besitzt dank der vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine gute Alltagstauglichkeit.

⊕ Mit dem 50 l Benzintank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von ca. 820 km realisieren. Auf der stabilen Dachreling, die beim Stepway serienmäßig verbaut ist, dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden. Dank der kompakten Außenmaße eignet sich der Kleinwagen auch gut für die Stadt. Gegen Aufpreis gibt es ein vollwertiges Reserverad, welches der Größe der Fahrbereifung entspricht (im Testwagen verbaut). Damit ist man auch im Falle einer Reifenpanne uneingeschränkt mobil.

⊖ Die maximale Zuladung beträgt gerade noch akzeptable 455 kg. Als Zugfahrzeug eignet sich das Fahrzeug dagegen nur wenig. Die zulässige Anhängelast beträgt 1.100 kg (gebremst bei 12% Steigung).

3,8

Sicht

Das Sichtkapitel gehört nicht zu den Stärken des Kompaktwagens. Die Rundumsicht fällt eher mau aus, die Rückspiegel sind nicht besonders groß und moderne Licht- oder Assistenzsysteme sucht man vergebens.

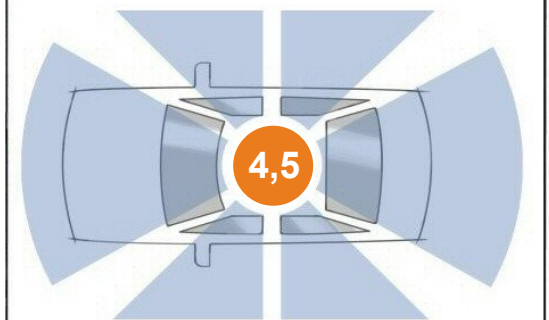


Breite Dachsäulen und die hohe Fensterunterkante verhindern eine gute Sicht nach hinten.

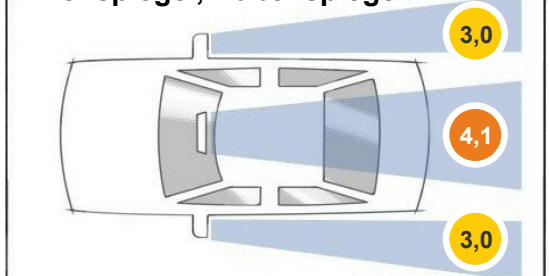
⊕ Die Außenabmessungen des Schrägheckmodells lassen sich recht gut abschätzen. Die steil stehende Heckklappe trägt dazu bei, dass das hintere Fahrzeugende gut abgeschätzt werden kann. Auch die Front lässt sich zufriedenstellend einsehen. Die erhöhte Sitzposition erlaubt eine gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Durch das separate Tagfahrlicht wird man auch tagsüber vom entgegenkommenden Verkehr besser erkannt.

⊖ Die Rundumsicht wird vor allem durch die sehr breiten C-Säulen und die bei dieser Ausstattungsvariante nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond stark eingeschränkt. Aber auch die restlichen Säulen sind nicht besonders schmal, was in der Summe nur zu einem sehr schlechten Ergebnis führt. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe nur schlecht erkannt werden. Eine Einparkhilfe hinten wäre deshalb sehr empfehlenswert - diese ist aber in der getesteten Variante nicht erhältlich (nur beim Prestige). Der Innenspiegel gibt nur ein kleines Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs wieder. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich. Die Außenspiegel sind akzeptabel groß, es fehlt ihnen aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs nicht so gut erkannt werden können. Die Halogenscheinwerfer mit nicht mehr aktueller H4-Technik sorgen nur für eine akzeptable Fahrbahnausleuchtung. Vor allem das Fernlicht könnte heller sein. Xenonscheinwerfer sind nicht lieferbar. Die Scheibenwischer sorgen für kein besonders gutes Wischergebnis. Das Wischfeld ist recht klein und bei hohen Geschwindigkeiten rubbeln die Scheibenwischer (kein Aerotwin). Die Außenspiegel sind in dieser Ausstattung nicht beheizbar.

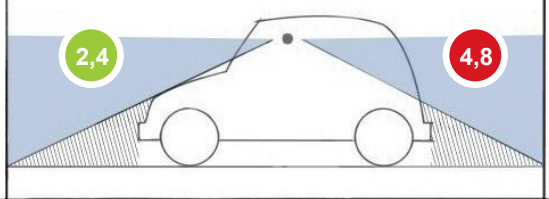
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,0 Ein-/Ausstieg

Der Sandero Stepway ist mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Knöpfe der Fernbedienung kann man leicht verwechseln, Komfortfunktionen wie Öffnen oder Schließen der Fenster per Funkfernbedienung sucht man vergebens.

⊕ Vorne wie hinten steigt man im Sandero Stepway gut bis zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller liegt auf noch akzeptabler Höhe, beim Einsteigen muss man die Beine aber etwas weiterr anheben. Durch die beim Stepway um 40 mm höher gelegte Karosserie liegt der Sitz auf komfortabler Höhe, gleichzeitig gefällt die hohe Türöffnung - auch große Personen müssen nicht fürchten, sich den Kopf am Dachholm anzuschlagen. Aufgrund der zusätzlichen Kunststoffbeplankung im Bereich des Schwellers fällt der Abstand zwischen Schweller und Sitz etwas groß aus, man bleibt leicht mit der Hose am Schweller hängen und verschmutzt diese. Hinten gibt es dank der großen Türausschnitte kaum Anlass zur Kritik. Für ein Fahrzeug im Kleinwagensegment steigt man hier verhältnismäßig gut ein und aus.

⊖ Die Türaufhalter sind zwar zufriedenstellend dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rasterungen. In engen Parklücken besteht die Gefahr, die Tür ans Nachbarauto zu schlagen, da die Tür schon in der ersten Rasterungen einen recht großen Öffnungswinkel besitzt. An den extrem spitzen Ecken der Türoberkante kann man sich leicht verletzen. Einen Haltegriffe am Dachhimmel gibt es lediglich für den Beifahrer.

2,5 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des Dacia Sandero bietet mit 290 l ein für diese Fahrzeugklasse übliches Kofferraumvolumen (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung beträgt bis zum Dach gemessene Volumen 430 l.

+ Bei umgeklappten Rücksitzen beträgt das Kofferraumvolumen bis Fensterunterkante 565 l und das maximale Volumen bis zum Dach 1.095 l.



Der Kofferraum mit 290 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (320 l) etwas kleiner ausgefallen.

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Um die Heckklappe zu öffnen, muss ein Druckknopf betätigt werden, wie man es von modernen Fahrzeugen nur noch selten kennt. Dann schwingt die Klappe aber mit geringem Kraftaufwand auf und lässt sich auch einfach wieder schließen. Das Kofferraumformat geht insgesamt in Ordnung. Durch die geringe Tiefe kommt man einwandfrei ans Gepäck und muss sich nicht besonders tief in den Kofferraum beugen. Die Breite des Kofferraums liegt auf Klassenniveau. Erfreulich ist die hohe und recht breite Ladeöffnung des Schrägheckmodells, was das Einladen von sperrigen Gegenständen erleichtert.

+ Durch die sehr weit öffnende Heckklappe laufen auch große Personen nicht Gefahr, sich den Kopf an der geöffneten Klappe zu stoßen.

- Die Ladekante liegt mit 81 cm über der Fahrbahn viel zu hoch, zudem ist sie unverkleidet und dadurch sehr kratzempfindlich. Durch den tief liegenden Ladeboden muss das Gepäck beim Ausladen über eine rund 20 cm hohe Stufe gehoben werden. Klappt man die Rücksitze um, entsteht kein komplett ebener Ladeboden, da die geklappten Lehnen nach vorne leicht ansteigen. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus lässt sich insgesamt zufriedenstellend und ohne großen Kraftaufwand bedienen. Störend ist lediglich, dass der Mittelgurt zum Klappen der Lehnen umständlich ausgehängt werden muss.

- Im Kofferraum gibt es keine Ablagemöglichkeiten für kleine Gegenstände. Auch Verzurrösen zum Sichern von schwerem Gepäck gibt es nicht.

3,2 INNENRAUM

3,9 Bedienung

Durch die wenigen Funktionen und Schalter findet man sich im Sandero Stepway schnell zurecht, die Eingewöhnungszeit fällt gering aus. Sowohl Komfortausstattungen als auch Einstellmöglichkeiten (z.B. Lenkradhöhe) sucht man allerdings vergebens. Zudem sind einige Schalter ergonomisch nicht perfekt angeordnet. Das sorgt insgesamt dafür, dass der Sandero Stepway in der Ausstattungsvariante "Ambiance" nicht über ein ausreichendes Ergebnis hinauskommt.



Zeitgemäßes Design und ordentliche Verarbeitung sprechen für den Dacia Sandero. Bei der Funktionalität besteht allerdings immer noch Raum für Verbesserungen.

⊕ Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten einen zufriedenstellenden Kontrast. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab - das spart Kraftstoff. Bei geöffneter Türe oder Heckklappe wird dies durch eine zentrale Leuchte im Instrumenteneinsatz angezeigt, man erkennt aber nicht, welche Türe nicht richtig verschlossen ist. Die Anzahl an Ablagen ist vorne wie hinten zufriedenstellend. Vorne findet man Becherhalter und Türfächer, allerdings keine Flaschenhalter. Hinten gibt es Lehnentaschen, sowie kleine Türfächer. Becherhalter sucht man in der getesteten Ausstattung aber vergebens. Das Handschuhfach ist groß, aber unbeleuchtet.

⊖ Das Lenkrad lässt sich weder in der Höhe noch in der Weite einstellen. Das Zündschloss ist nicht gleich zu finden, weil es unbeleuchtet und weit hinter dem Lenkrad untergebracht ist. Zudem gestaltet sich das Einstecken des Schlüssels fummelig. Der vordere Scheibenwischer besitzt eine Intervallfunktion und zwei Wischergeschwindigkeiten. Die Intervallfunktion ist aber nicht einstellbar, es fehlt zudem eine Antipffunktion. Die digitale Tankanzeige lässt sich nur recht grob ablesen, eine Anzeige für die Motortemperatur sucht man vergebens. Die Funktionen der Heizung/Klimaanlage sind selbsterklärend aber aufgrund der Drehschalter etwas umständlich. Zudem ist das Bedienteil sehr tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Straße abwenden muss, um Einstellungen an der Heizung vorzunehmen. Der schlecht einsehbare Hebel für die Innenluftzirkulation hat zudem keine automatische Umschaltung auf Frischluftzufuhr. Die Fensterschalter befinden sich nicht in den Türen, sondern ungünstig in der Mittelkonsole. Sie funktionieren nicht ohne Zündung und haben weder eine Antippautomatik noch einen Einklemmschutz. Die Fensterkurbeln der hinteren Türen lassen sich zumindest mit wenig Kraftaufwand bedienen. Elektrische Fensterheber hinten gibt es in dieser Ausstattung auch nicht gegen Aufpreis. Es fehlt ein gut erreichbarer Hupenknopf am Lenkrad, die Hupe ist nur über eine Taste im Blinkerhebel zu betätigen. Der Sandero besitzt keinen Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken). Einige Schalter wie die sehr ungünstig angebrachte Leuchtweitenregulierung sind unbeleuchtet und bei Dunkelheit schlecht zu finden. Das optionale Radio ist zwar in guter Höhe angebracht, die Bedienung fällt aber nicht ganz leicht. Die Senderwahl gestaltet sich umständlich und auch die Lautstärke lässt sich nicht perfekt einstellen, da es anstatt eines Drehknopfes Tasten für die Lautstärke gibt. Der Lautsprecherklang vermittelt kaum Hörgenuss. Das empfehlenswerte Navigationssystem Media-Nav ist in dieser Ausstattungsvariante nicht erhältlich. Auch einen Bordcomputer oder Tempomat sucht man vergebens. Die Außenspiegel lassen sich nicht elektrisch einstellen - die Einstellhebel sind nur schlecht erreichbar. Die Innenraumbeleuchtung fällt spärlich aus. Es gibt nur eine zentrale Lampe vorne. Eine Beleuchtung im Fond bzw. Leseleuchten sucht man vergebens.

2,3 Raumangebot vorne*

Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde auch für deutlich größere Personen ausreichen.

⊕ Dank der sehr großzügigen Innenbreite und der recht niedrigen Fensterlinie findet man im Sandero ein gutes subjektives Raumgefühl vor.

3,2 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten findet man dank des sehr breiten Innenraums ein gutes Raumgefühl vor.

⊖ Nicht perfekt sind die Platzverhältnisse im Fußbereich. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben nur noch Personen von ca. 1,70 m genügend Beinfreiheit. Auch hinten würde die Kopffreiheit für deutlich größere Personen ausreichen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Sandero werden keine Sitzvarianten angeboten, zudem sind die hinteren Sitze nicht längsverschiebbar. Die Innenraum-Variabilität ist deshalb nur ausreichend.

3,4

KOMFORT

2,6

Federung

Die Fahrwerks-Abstimmung des Sandero Stepway wurde ähnlich zu der des normalen Sandero gewählt. Grobe Unebenheiten werden zwar etwas besser abgefedert, dagegen hat aufgrund der höheren Karosserie die Seitenneigung leicht zugenommen. Auch im Stepway fehlt es dem Fahrwerk etwas an Feinschliff. Gelegentlich spricht das Fahrwerk etwas hölzern auf grobe Fahrbahnunebenheiten an. Lange Bodenwellen werden insgesamt ordentlich abgefedert, auch wenn bei hoher Zuladung die Hinterachse zum Nachschwingen neigt. Kurze Fahrbahnunebenheiten oder grobe Schlaglöcher fordern die Federung stärker. Diese dringen dann relativ deutlich zu den Insassen durch. Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu leichtem Stuckern. Auf Querfugen spricht vor allem die Hinterachse nicht perfekt an und reicht diese deutlich durch. Vertikalschwingungen sowie die Seitenneigung bewegen sich noch im zufriedenstellenden Bereich und fallen nicht besonders negativ auf. Im Stadtbetrieb kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

3,6

Sitze

Der Sitzkomfort kann vor allem aufgrund der fehlenden Einstellmöglichkeiten nicht überzeugen. Die Konturen der Vordersitze gehen noch in Ordnung, bieten aber kaum Körperunterstützung und nur wenig Seitenhalt. Die Sitzfläche fällt recht kurz aus, wodurch große Fahrer kaum Oberschenkelunterstützung erhalten. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen. Insgesamt ist die Sitzposition nicht für alle Staturen ideal, da sowohl die Einstellmöglichkeiten des Sitzes als auch des Lenkrads sehr stark eingeschränkt sind (keine Höheneinstellung, keine Lenkradeinstellung).

⊖ Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind in dieser Ausstattung nicht höheneinstellbar. Der Sitzkomfort auf den Rücksitzen fällt schlecht aus. Man sitzt zu aufrecht und die Lehnen sind im oberen Bereich recht hart, wodurch man immer einen unangenehmen Druck im Schulterbereich verspürt. Die Sitzfläche bietet kaum Oberschenkelunterstützung. Durch die kaum konturierten Sitzpolster findet man hinten nur wenig Halt. Auf den luftundurchlässigen Schaumgummibezügen schwitzt man bei warmen Temperaturen recht schnell.

3,8

Innengeräusch

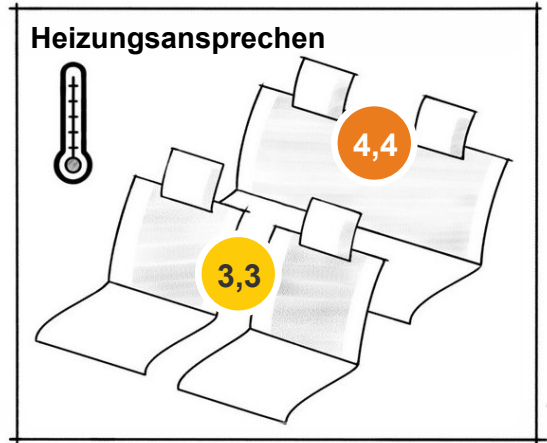
Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 72,7 dB(A) (bei 130 km/h) ist der Sandero Stepway kein Leisetreter. Vor allem Windgeräusche dominieren die Geräuschkulisse. Aber auch der kleine Turbomotor ist nicht perfekt vom Innenraum abgeschottet und zeigt sich dadurch vor allem unter Last recht präsent. Fahr- und Abrollgeräusche fallen nicht besonders negativ auf, lediglich beim Überfahren grober Unebenheiten poltert die Hinterachse etwas.

3,9

Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante ist eine manuelle Klimaanlage erhältlich (Klang&Klima-Paket). Eine Klimaautomatik ist nicht lieferbar. Vorne spricht die Heizung in akzeptabler Zeit an und erwärmt so den Innenraum in zufriedenstellender Zeit.

➖ Deutlich länger dauert es für die Fondpassagiere. Vor allem der Fuß- und Kniebereich der hinten Sitzenden wird kaum warm. Die Luft- und Temperatureinstellungen können nur sehr grob vorgenommen werden. Speziell die Temperatur muss oft nachgeregelt werden. Ein Pollenfilter ist nur mit der optionalen manuellen Klimaanlage an Bord.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,3

MOTOR/ANTRIEB

3,3

Fahrleistungen*

Den Dacia Sandero Stepway ist in der neuen Generation nun mit einem modernen Turbomotor aus dem Renault-Regal ausgestattet. Der 90 PS starke Dreizylinder sorgt dabei für zufriedenstellende Fahrleistungen und kann dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 135 Nm mit akzeptablen Durchzugswerten bei niedrigen Drehzahlen punkten. Das macht den Sandero zwar nicht zum Sportwagen, aber man kann auch auf der Autobahn weitgehend problemlos mit dem Verkehr mitschwimmen.

3,0

Laufkultur

Für einen Dreizylinder kann die Laufkultur zufriedenstellen. Im Innenraum nimmt man aufgrund des rauen Motorlaufs zwar etwas stärkere Vibrationen wahr, doch fallen diese nie unangenehm auf. Vor allem bei einem Fahrzeug in dieser Preisklasse kann man durchaus damit leben. Nicht ideal sind die Brummfrequenzen, die unter Last bei niedrigen Drehzahlen auftreten. Dadurch schaltet man oft automatisch einen Gang zurück, um außerhalb des Brumbereichs zu fahren.

3,2

Schaltung

Die Schaltpräzision des Fünfgang-Getriebes ist durchschnittlich. Alle Gänge lassen sich weitgehend problemlos durchschalten, nur bei schnellen Schaltvorgängen hakt es gelegentlich etwas. Die Kupplung reagiert nicht besonders sensibel, was oftmals leichtes Rucken des Antriebsstrangs nach sich zieht. Der Sandero ist mit einer Schaltpunktanzeige ausgestattet, die dem Fahrer den möglichst sparsamsten Gang empfiehlt. In der Praxis funktioniert die Schaltpunktanzeige noch nicht perfekt, da oft Schaltvorschläge angezeigt werden, die keinen Sinn machen.

➖ Es gibt keinen Sperring, der versehentliches Einlegen des Rückwärtsgangs verhindert. Steht das Fahrzeug beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch nicht ganz, kracht es laut im Getriebe.

3,5 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen insgesamt, wobei die Gesamtübersetzung für den drehmomentstarken Turbomotor recht kurz ausgelegt ist.

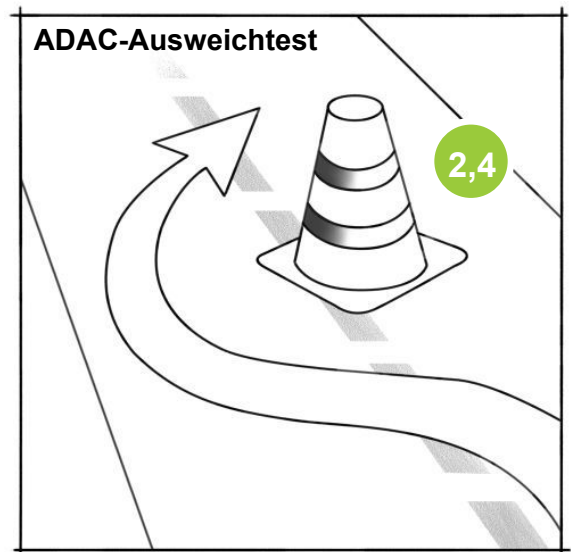
⊖ Fährt man im höchsten Gang, dreht der Motor bei 130 km/h schon mit recht hohen 3.500 1/min. Eine längere Übersetzung oder ein zusätzlicher sechster Gang hätte sicher nicht geschadet.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der Dacia Sandro Stepway bietet eine zufriedenstellende Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug deutlich nach, bleibt aber trotzdem stets beherrschbar. Spurrillen beeindrucken den Sandero nur wenig, wodurch ein noch guter Geradeauslauf erreicht wird, auch wenn bei starkem Beschleunigen das Fahrzeug leicht zur Seite zieht. Die Traktion des Frontrieblers geht in Ordnung, es fehlt aber eine Differentialsperre, die die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven verbessern würde. Auch wenn der Stepway wie ein Geländewagen aussieht, eignet er sich kaum besser fürs Gelände, als der normale Sandero. Lediglich die ca. 40 mm mehr Bodenfreiheit sind dann etwas von Vorteil. In schnell durchfahrenen Kurven zeigt das Fahrzeug ein unkritisches Verhalten, auch wenn der Grenzbereich nicht besonders hoch liegt. Da sich das Griplimit früh ankündigt, hat der Fahrer genügend Reserven, um zu reagieren. Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt vorhanden, fallen aber etwas deutlicher aus, als beim normalen Sandero.

+ Beim ADAC Ausweichtest kann der Sandero Stepway nicht zuletzt aufgrund des nun serienmäßigen ESP ein gutes Ergebnis einfahren. Beim Gegenlenken neigt das Fahrzeug deutlich zum Untersteuern, wird dann aber durch effektive ESP-Eingriffe abgebremst und bleibt dadurch sicher beherrschbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,6 Lenkung*

Das Lenkungs-Kapitel gehört nicht zu den Stärken des Sandero. Die indirekte Auslegung erfordert beim Rangieren viel Kurbelei. Das könnte man noch verkraften, wären nicht gleichzeitig deutlich höhere Lenkkräfte erforderlich, als man sie sonst von modernen Servolenkungen kennt. Zusätzlich negativ fällt der Wendekreis ins Gewicht. Dieser liegt bei gemessenen 10,9 m - geradeso akzeptabel für einen Kleinwagen. Aber auch während der Fahrt kann die Lenkung kaum überzeugen. Sie spricht um die Mittellage verzögert an, besitzt eine schlechte Mittenzentrierung und gibt dem Fahrer bei schneller Kurvenfahrt kaum Rückmeldung.

2,5

Bremse

⊕ Der ermittelte Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei geringen 37,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Good Year Efficient 91H der Größe 205/55R16). Der gegenüber dem normalen Sandero deutlich kürzere Bremsweg sollte vor allem an der serienmäßigen 16-Zoll Bereifung des Stepway liegen. Die Bremsanlage zeigt sich auch bei starker Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht gut an und lässt sich problemlos dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve gibt keinen Anlass zur Kritik.

3,2

SICHERHEIT

2,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Serienausstattung des Sandero beinhaltet die Mindestanforderungen wie ESP und einen Bremsassistenten. Weitere aktive Sicherheitselemente sucht man aber vergebens.

⊕ Der Dacia ist serienmäßig mit ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein.

⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Es gibt keine Rückstrahler oder -leuchten, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen würden. Ein unbeabsichtigtes Starten des Motors mit eingelegtem Gang wird nicht unterbunden, da keine Startsicung (betätigen der Kupplung) vorhanden ist. Ein Speedlimiter ist für die getestete Variante nicht erhältlich.

3,6

Passive Sicherheit - Insassen

Der Sandero Stepway ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags sind aber nicht lieferbar, weshalb dem Dacia nur eine zufriedenstellende passive Sicherheit attestiert werden kann. Ein Crashtestergebnis liegt allerdings nicht vor. Vorn bieten die Kopfstützen nur Personen bis rund 1,75 m optimalen Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist aber gering genug, damit sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,60 m guten Schutz. Immerhin ist der Abstand zum Kopf gering genug, damit die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Im Falle eines Unfalls können an den Klapp-Türgriffen kaum Kräfte aufgebracht werden, um die Türen zu öffnen. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug. Einen Ansnallerinnerer gibt es in dieser Ausstattungsvariante nur für den Fahrer.

2,6

Kindersicherheit

Der Dacia Sandero Stepway bietet eine gute bis zufriedenstellende Kindersicherheit. Auf der Rückbank lassen sich auf den Außensitzen zwei Kindersitze zufriedenstellend befestigen. Der Mittelsitz eignet sich dagegen kaum zum Transport von Kindersitzen. Drei Sitze hätten auf der Rückbank ohnehin keinen Platz nebeneinander. Die Außensitze sind mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgestattet. Die Zugänglichkeit zu den Isofix-Bügeln ist aber nicht ideal, da sie zum einen tief im Sitzpolster versenkt sind, zum anderen die Gurtschlösser die Isofix-Bügel verdecken. Die losen Gurtschlösser haben auch zur Folge, dass man sich etwas abmühen muss, um Kindersitze sicher zu befestigen, da diese nicht ideal greifbar sind.

Zusätzlich störend sind die weichen Sitzpolster, wodurch ein erhöhter Kraftaufwand erforderlich ist, um die Sitze lagestabil zu befestigen. Die Zugänglichkeit ist aber dank der hinteren Türen noch gut bis zufriedenstellend.

- ⊕ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos befestigen. Der Gurt ist lang, die Anlenkpunkte ideal und die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren. Laut Betriebsanleitung dürfen auf den hinteren Sitzplätzen alle Kindersitzklassen befestigt werden. Hohe Kindersitze lassen sich im Sandero problemlos einbauen, da die Dachsäulen nicht im Weg sind.
- ⊖ Auf dem Beifahrersitz dürfen trotz Airbagabschaltung nicht alle Kindersitzklassen transportiert werden.

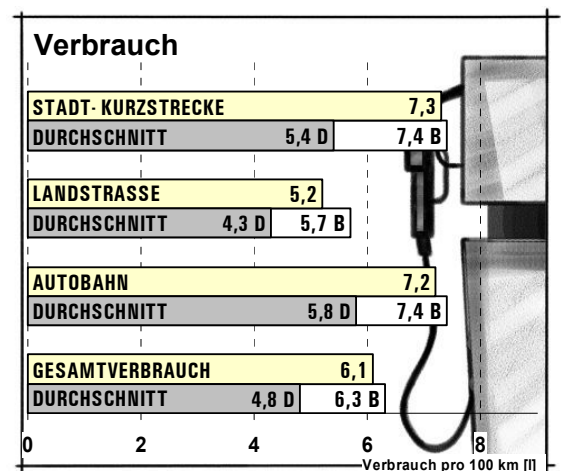
3,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Sandero Stepway sollte zufriedenstellend ausfallen. Ein Crashtestergebnis liegt aber nicht vor. Die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Bereiche rund um die A-Säulen sind zwar aggressiv gestaltet, doch die Fahrzeugfront sowie die Motorhaube sind etwas nachgiebiger gestaltet. Zudem findet man direkt unter der Motorhaube keine harten Bauteile.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2*

⊖ Der 90 PS starke TCe Benzinmotor kann im Sandero Stepway beim Verbrauch nicht ganz überzeugen. Fährt man im Eco-Modus, wird die Motorsteuerung zwar in Richtung Sparsamkeit optimiert, trotzdem langt es im EcoTest mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 171 g/km nur für 19 Punkte im CO₂-Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,1 l/100 km. Der Stadtverbrauch fällt mit 7,3 l/100 km relativ hoch aus, es fehlt eine Start-Stopp-Automatik, die hier den Verbrauch senken würde. Außerorts sind es 5,2 l und auf der Autobahn 7,2 l pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,3 Schadstoffe

⊕ Der moderne Turbomotor kann mit sehr guten Abgaswerten punkten. Keine der Schadstoffgruppen fällt negativ auf. Der Lohn sind 47 Punkte für die Schadstoffe. Trotzdem erreicht der Dacia Sandero TCe 90 Stepway mit 66 Punkten nur drei Sterne im EcoTest.

2,0 AUTOKOSTEN

4,9 Betriebskosten*

⊖ Der Verbrauch des Sandero fällt ohnehin schon etwas erhöht aus. Aufgrund der gegenüber Diesel höheren Betriebskosten für den Super-Kraftstoff fallen die Aufwendungen für den Betrieb des Fahrzeugs für diese Fahrzeugklasse hoch aus.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

2,6 Wertstabilität*

Der Dacia Sandero Stepway kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes mit einer guten bis zufriedenstellenden prozentualen Restwertentwicklung punkten.

1,8 Kosten für Anschaffung*

+ Der Dacia Sandero Stepway ist lediglich mit einem Benziner und einem Diesel erhältlich. Die getestete Benzin-Variante kosten in der niedrigen Ambiance-Ausstattung mindestens 9.990 Euro. Das ist für ein Fahrzeug in dieser Größe ein fairer Preis. Beachten sollte man allerdings, dass viel Ausstattungsdetail wie z.B. ein Radio oder eine Klimaanlage extra kosten (Klang&Klima-Paket: 950 Euro). Viele Ausstattungen sind zudem nur in der höherwertigeren Variante "Prestige" erhältlich.

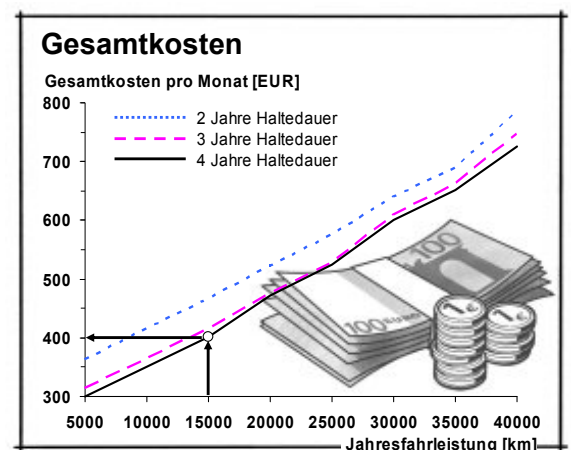
2,3 Fixkosten*

+ Die Fixkosten liegen niedrig. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt nur 30 Euro. Die Kosten für die Teil- und Vollkaskoversicherung fallen akzeptabel aus (TK:16; VK:17).

- Teuer zeigt sich das Fahrzeug lediglich in der Haftpflichtversicherung. Hier fällt die Einstufung für einen Kleinwagen ungünstig aus (KH:17).

1,3 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen beim Sandero Stepway extrem niedrig aus. Daran hat vor allem der günstige Kaufpreis und die dadurch geringen Kosten für den absoluten Wertverlust Anteil. Aber auch die niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten haben einen hohen Anteil an dem guten Ergebnis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 402 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	TCe 90	dCi 90 FAP
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/898	4/1461
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	135/2500	220/1750
0-100 km/h[s]	11,1	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,4 S	4,0 D
CO2 [g/km]	124	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/16	18/17/16
Steuer pro Jahr [Euro]	46	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	402	402
Preis [Euro]	9.990	11.790

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	898 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	5250 U/min
Maximales Drehmoment	135 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/5,2/7,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	124 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	171 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4080/1757/1618 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1995 mm
Leergewicht/Zuladung	1095 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/565 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	545 kg/1100 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	820 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	134 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	137 Euro
Monatliche Gesamtkosten	402 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/16
Grundpreis	9.990 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	250 Euro°
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (Klang&Klima Paket)	950 Euro°
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Einparkhilfe hinten	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	450 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Fahreigenschaften	2,9
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,8
Alltagstauglichkeit	2,3	Lenkung*	3,6
Sicht	3,8	Bremse	2,5
Ein-/Ausstieg	3,0	Sicherheit	3,2
Kofferraum-Volumen*	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Passive Sicherheit - Insassen	3,6
Kofferraum-Variabilität	3,3	Kindersicherheit	2,6
Innenraum	3,2	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	3,9	Umwelt/EcoTest	2,7
Raumangebot vorne*	2,3	Verbrauch/CO ₂ *	4,1
Raumangebot hinten*	3,2	Schadstoffe	1,3
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	3,4		
Federung	2,6		
Sitze	3,6		
Innengeräusch	3,8		
Klimatisierung	3,9		
Motor/Antrieb	3,3		
Fahrleistungen*	3,3		
Laufkultur	3,0		
Schaltung	3,2		
Getriebeabstufung	3,5		

AUTOKOSTEN

2,0

Betriebskosten*	4,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Wertstabilität*	2,6
Kosten für Anschaffung*	1,8
Fixkosten*	2,3
Monatliche Gesamtkosten*	1,3

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen