



Dacia Sandero Stepway dCi 90 Start&Stop Celebration

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Dacia bewirbt den Sandero mit Preisen ab 6.990 Euro - das bringt Aufmerksamkeit, denn nach einem so günstigen Neuwagen sucht man lange. Freilich bekommt man dafür nur ein nacktes Basismodell, aber selbst den trendig auf Offroad-Look getrimmten Sandero Stepway kann man ab 9.990 Euro erstehen. Entscheidet man sich für den Diesel und die höchste Ausstattung "Celebration", stehen aber schon mindestens 13.400 Euro auf der Rechnung. Wobei Top-Ausstattung bei Dacia nicht schwelgen in Dekadenz bedeutet, sondern dass heutzutage übliche Funktionen wie Klimaanlage, Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber mit an Bord sind. Auf der Habenseite des Sandero stehen ein gutes Platzangebot im Innenraum und ein einfacher Ein- und Ausstieg. Der Motor geht kräftig genug zu Werke und läuft bei mittleren Drehzahlen sogar recht kultiviert, sein Kraftstoffverbrauch von 5,1l/100 km geht in Ordnung. Ein echtes Problem ist jedoch sein unbändiger Ausstoß an Stickoxiden (NOx) - das macht ihn leider nicht mehr empfehlenswert. Die Sicherheit ist auch nicht Sanderos Stärke, es gibt nur Front- und Seitenairbags, keine Kopfairbags. Gesetzlich vorgegeben bringt er ESP und die Reifendruckkontrolle mit, mehr aber auch nicht - das Feld der aktiven Sicherheit ist praktisch unbestellt. Diese Punkte relativieren sein scheinbar sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis, ein praktisches Auto bleibt der Sandero aber trotzdem. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Hyundai i20 Active, Lada Kalina Cross, Skoda Fabia Scout, VW CrossPolo.

- ⊕ günstiger Preis, einfacher Zustieg, für Kleinwagen angemessener Platz
- ⊖ schlechte Sicherheitsausstattung, sehr hoher Schadstoffausstoß (NOx), mäßige Verarbeitung der Karosserie

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,6

AUTOKOSTEN 0,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,0
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,8
	Transport	3,3
	Fahrspaß	4,2
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★☆☆☆☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,9 Verarbeitung

Auf den ersten Blick macht der Sandero Stepway einen fescen Eindruck, gefällt mit zeitgemäßem Design und modern designten Rückleuchten. Sieht man aber genauer hin, zeigt sich schnell, dass Dacia auch nur mit Wasser kocht und bei den günstigen Preisen an vielen Stellen spitz kalkulieren muss. Die Spaltmaße der Karosserie sind passabel in ihrer Breite, verlaufen aber nicht immer ganz gleichmäßig. Kunststoffverkleidungen an Radläufen, an Front und Heck sowie an den Schwellern sind Zeichen der "Offroad-Variante", sie können sogar eine gewisse Schutzfunktion übernehmen, aber mehr im Großstadtdschungel als tatsächlich im wilden Gelände. Der Innenraum ist schlicht gehalten und insgesamt ordentlich verarbeitet.

⊖ Die Materialqualität im Innenraum ist teilweise jedoch sehr mäßig, beispielsweise hat der Teppichboden eine schlechte Passform, daher ist er vom Fahrzeugboden

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit seiner Länge von unter 4,10 m und seinem Wendekreis von 10,9 m ist er auch in der Stadt ein praktisches Fahrzeug. Der Sandero verfügt über vier vollwertige Sitzplätze und einen "Notsitz" hinten in der Mitte. Ein Reifenpannenset zum Flicken gibt es serienmäßig, optional ein Notrad.

⊕ Der Tank im Sandero fasst für Kleinwagen überdurchschnittliche 50 l, auf Basis des EcoTest-Verbrauchs ist damit eine Reichweite von bis zu 980 km möglich. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, die sich an der Dachreling praktisch befestigen lassen. Auf der Anhänger-

3,5 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich einigermaßen gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man das vordere Ende nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorne kann man recht gut sehen, hinten fällt das schon deutlich schwerer - die optionale Rückfahrkamera ist also durchaus praktisch und von Vorteil. Parksensoren hinten sind Serie, für die Front gibt es keine. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt ein wenig höher als in einer normalen Limousine. Die Sicht im Innenspiegel könnte besser sein, die Außenspiegel sind insgesamt groß genug, ihnen fehlt jedoch ein asphärischer Bereich, um den toten Winkel neben dem Auto besser einsehen zu können. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst zufriedenstellend, es bleiben aber größere Bereiche der Frontscheibe oben und rechts ungewischt.

abhebbar und es können Schmutz und Gegenstände darunter rutschen. Die Dachsäulenverkleidungen bestehen komplett aus hartem Kunststoff, als Dachhimmel muss billiger Filz reichen, geschäumte Kunststoffe findet man im Innenraum grundsätzlich nicht. Die Schweller links und rechts sind auf Höhe der hinteren Zustiege zusammengesetzt und die Kanten an den Stellen nicht extra geschützt; schleift sich durch Ein- und Aussteigen mit der Zeit der Lack ab, droht an dieser Stelle bald problematische Korrosion.

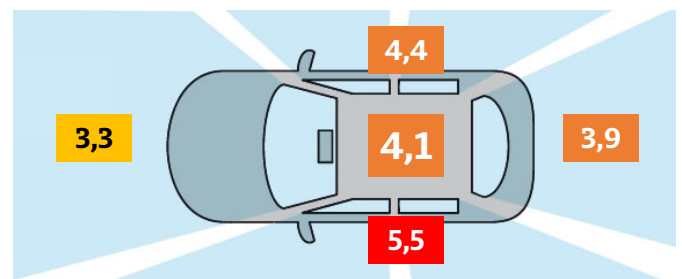
Der Motorraum ist nach unten abgedeckt, ansonsten liegt der Unterboden weitgehend offen und ungeschützt, Unterbodenschutz wurde nicht flächendeckend aufgetragen. Scheinwerferlampen wechseln ist mit Bordmitteln möglich, aber umständlich, weil der Motorraum hinter den Scheinwerfergehäusen recht verbaut ist.

kupplung sind bis zu 75 kg Stützlast möglich, genug, um auf einem Fahrradträger auch zwei E-Bikes transportieren zu können.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel entriegelt werden. Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz, versehentlich falsch eingefüllter Kraftstoff kann sehr teure Reparaturen nach sich ziehen.

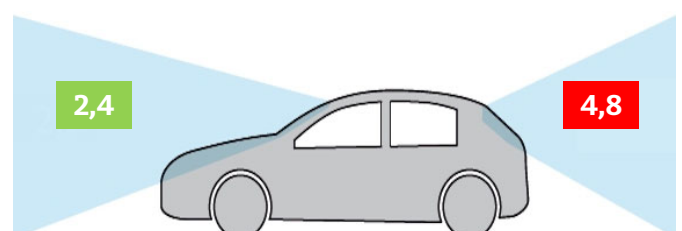
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Bei der Rundumsicht-Messung zeigen sich vor allem nach rechts und links hinten Schwächen, die sehr breiten C-Säulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein. Besonders beim Abbiegen ist dies hinderlich, weil so z.B. Fußgänger oder Fahrradfahrer leicht übersehen werden

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Einsteigen in den Sandero Stepway gelingt leicht, dank der Karosserie-Höherlegung befindet sich die Sitzfläche knapp 53 cm über der Straße und liegt damit etwas günstiger als beim Standard-Sandero. Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch, die großen Türausschnitte vorne wie hinten sind im Alltag sehr praktisch. Beim Aussteigen stört die zusätzliche Kunststoffverkleidung der "Offroad-Variante" am Schweller, leicht bleibt man mit dem Unterschenkel daran hängen und macht sich die Hose schmutzig. Steigt man

3,3 Kofferraum-Volumen

Im Normalfall fasst der Kofferraum 290 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, stehen 430 l zur Verfügung. Dann kann man auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 565 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.095 l Volumen verfügbar.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat unten eine Mulde und außen ein Stück weiter oben den Entriegelungsknopf - damit kann die Klappe recht einfach öffnen. Sie schwingt sehr hoch, so dass selbst 1,95 m große Personen sich keine Sorgen machen brauchen, den Kopf anzustoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei Griffmulden in der Verkleidung innen.

⊖ Die Ladekante befindet sich üppige 80 cm über der Straße, entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Beim Ausladen sieht es nicht viel

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Allerdings muss der Mittelgurt zunächst ausgehängt und die

können. Optionale Scheinwerfer gibt es für den Sandero nicht, man muss sich mit den mäßigen Serien-Halogenlichtern zufrieden geben; denen fehlt es an Helligkeit und auch die Homogenität und die Breite der Ausleuchtung sind nicht optimal.

hinten ein, wirkt der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß, orientiert man sich am festen Schlüsselbart, kann man sie auch "blind" zuordnen. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten - das sind zu wenige, weil zu grob im Alltag. Am Dachhimmel gibt es außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe.



Mit 290 l Volumen ist der Kofferraum des Sandero von klassenüblicher Größe.

besser aus, dann muss die innere Stufe mit gut 20 cm überwunden werden. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine unpraktische Stufe und im Bereich der Lehnen steigt der Ladeboden an. Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren.

Gurtzunge im Dachhimmel befestigt werden. Es gibt nur zwei kleine Haken oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen.

⊖ Ansonsten verzichtet Dacia auf Befestigungsmöglichkeiten und Fächer für kleines Gepäck. Es gibt weder Verzurrösen noch ein Gepäcknetz. Beim Zurück-

klappen der Lehnen ist unbedingt auf die äußeren Gurte zu achten, da sie leicht eingeklemmt und beschädigt werden können.

3,3 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Der günstige Preis macht sich teilweise auch in der Bedienbarkeit bemerkbar, hier und da fehlt es an Optimierung oder wird auf alte Standards zurückgegriffen. Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe justieren. Den Schlüssel ins Zündschloss einzufädeln bedarf etwas Übung. Schalthebel und Pedale passen für die meisten Staturen. Für die Scheibenwischer vorne fehlt eine Antippfunktion, das Intervall lässt sich nicht einstellen, ein Regensensor ist nicht lieferbar - ebensowenig ein Lichtsensor für das Abblendlicht, das unpraktisch über den unbeleuchteten Lenkstockhebel aktiviert wird. Die Bedieneinheit für die Klimaanlage liegt etwas tief, die Funktionen können aber gut eingestellt werden, da ihr Umfang sich in Grenzen hält. Es gibt vier elektrische Fensterheber (hinten optional), nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf- und Ab-Automatik mit Einklemmschutz. Die vorderen Schalter für die hinteren Fenster sind ungewöhnlich in der Mittelkonsole platziert - das hat jedoch den Vorteil, dass auch der Beifahrer sie gut erreichen kann. Das Infotainment-System wird über einen großen Touch-Monitor gesteuert, die Lautstärke über eine mechanische Wippe. Die Instrumente sind schlicht gehalten und beschränken sich auf das Nötigste; so fehlen Anzeigen für Kühlmittel- oder Öltemperatur, auf offene Türen oder die Heckklappe weist ein Symbol hin (offene Motorhaube wird nicht angezeigt). Der serienmäßige Bordcomputer informiert über Verbrauchs- und Streckenparameter.

3,3 Multimedia/Konnektivität

In der höchsten Ausstattungslinie "Celebration" ist das Navigationssystem "Media-Nav Evolution" serienmäßig. Es verfügt über einen 7-Zoll-Touchscreen, enthält ein Radio, einen USB- sowie einen Aux-In-Anschluss und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung für Handys. Ein CD-Laufwerk entfällt mit dem Navisystem. Verkehrsbehinderungen werden über TMC empfangen, ein inzwischen in die Jahre gekommener Dienst, der Verkehrsstörungen nur recht

⊖ Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung kann man nicht anpassen. Viele Schalter sind zwar beleuchtet, es fehlen aber der Spiegeleinsteller und die Eco-Taste. Die Leuchtweitenregulierung (ebenso unbeleuchtet) wird manuell über einen Drehregler unten am Armaturenbrett vorgenommen - mechanisch via Seilzug. Die Fenster lassen sich mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen.



Sowohl bei den verwendeten Materialien als auch bei der Verarbeitung wird der günstige Preis des Dacia nachvollziehbar. Die Funktionalität passt sich dem überschaubaren Niveau an.

grob verorten kann. Das Kartenmaterial für Ost- oder Westeuropa kostet je 50 Euro Aufpreis, es wird auf dem integrierten Speicher abgelegt, der nur dafür und nicht beispielsweise für Media-Dateien nutzbar ist. Mit der "Sprachsteuerung" können Funktionen im gekoppelten Handy gesteuert werden, wenn es dies unterstützt - das Mediasystem selbst lässt sich mit Sprachbefehlen nicht bedienen.

2,6 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht noch für deutlich mehr. Die Innenbreite ist allgemein betrachtet durchschnittlich, für einen Kleinwagen großzügig. Und so ergibt

sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumgefühl, das von der beschriebenen vergleichsweise üppigen Kopffreiheit herrührt.

3,9 Raumangebot hinten

Hinten wird es im Sandero schon enger, was aber hauptsächlich an der beschränkten Beinfreiheit liegt, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. So haben bereits Leute mit knapp 1,70 m Größe den Kniekontakt zur Vordersitzlehne; die Kopffreiheit würde auch für über 1,90 m Größe reichen. In Kombination mit der ordentlichen Innenbreite ergibt sich ein gutes subjektives Raumgefühl; mehr als zwei Erwachsene sollten hinten aber nicht sitzen, sonst wird es arg eng.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es nur wenige Ablagen, keine davon ist geschlossen. Die beiden Becherhalter vorne sind nicht variabel und eher flach, eignen sich aber für Getränkebecher bis etwa 0,5 Liter. Immerhin passen in die vorderen Türfächer auch kleinere Flaschen. Die Fächer in den hinteren Türen



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m ausreichend Kniefreiheit vor.

sind dafür zu schmal, sie fassen lediglich Kleinigkeiten - aber immerhin gibt es sie, da sich das Angebot an Ablagen ansonsten nur noch auf einen Becherhalter zwischen den Vordersitzlehnen beschränkt. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet.

3,7 KOMFORT

3,1 Federung

Als Stepway-Variante verfügt der Sandero über eine Fahrwerkshöherlegung von 4 cm. Die typischen Vor- und Nachteile dieser Maßnahme sind zu spüren; es steht mehr Bodenfrieheit zur Verfügung und das Fahrwerk weist ein höheres Schluckvermögen auf. Damit werden größere Unebenheiten (z.B. Tempeschwellen in Wohngebieten) besser absorbiert.

Andererseits spricht die Federung hölzerner auf kleine Bodenwellen und Unebenheiten mit harten Kanten an, hier werden die Anregungen mehr zu den Insassen durchge-

reicht. Insgesamt ist der Fahrkomfort innerorts damit mäßig; kommt Kopfsteinpflaster dazu, wird es zur Belastung, der ganze Innenraum dröhnt und die vielen Kanten sind durch leichte Schläge im Lenkrad zu spüren. Besser benimmt sich der Sandero Stepway auf der Landstraße, hier fährt er sich kommod, solange keine harten Kanten auftauchen, die recht deutlich zu den Passagieren dringen. Ähnlich verhält er sich auf der Autobahn, bietet bis auf eine leichte Stuckerneigung auf regelmäßigen Bodenwellen einen annehmbaren Fahrkomfort.

3,7 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Querbeschleunigung wenig Seitenhalt, weil die Konturen aufgrund der weichen Unterpolsterung eher

optischer Natur sind. Für den Fahrer gibt es eine herunterklappbare Mittelarmlehne, deren Höhe nicht justierbar und durch die Sitzlehnenneigung vorgegeben ist. Die Kopfstützen sind in der Höhe einstellbar, ihr Abstand zum Kopf jedoch nicht.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen; Erwachsene ab etwa 1,80 m Größe sitzen schon recht hoch und nahe am Dachhimmel. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart, stützt man sich dort mit dem

Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht.

4,4 Innengeräusch

⊖ Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 73,6 dB(A) - ein hoher Wert, der die lauten Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos gut widerspiegelt. Der Motor an sich trägt zur Geräuschbelastung nicht so viel bei, bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft er ruhig und kultiviert, wird erst beim Ausdrehen laut und störend. Auch Windgeräusche

fallen nicht explizit an bestimmten Stellen auf. Trotzdem ist das insgesamte Geräuschniveau im Innenraum schon bei etwa 80 km/h so hoch, dass beispielsweise Telefonate über die serienmäßige Freisprecheinrichtung kaum noch möglich sind, weil man am anderen Ende der Leitung nicht richtig verstanden wird.

4,1 Klimatisierung

⊖ Dacia verbaut im Sandero Stepway in der höchsten Ausstattungsstufe Celebration serienmäßig eine Klimaanlage - eine Variante mit automatischer Regelung ist nicht lieferbar. Die Temperatur kann man nur grob vorwählen, den Luftaustrittsbereich (Scheibe, Mitte, Fußraum) nur in bestimmten Kombinationen über einen

Drehregler definieren. Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es keine eigenen Luftdüsen, weder im Fußbereich noch mittig.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Mit seinen 90 PS fühlt sich der Sandero Stepway ordentlich motorisiert an, für ein flottes Vorankommen bei mittleren Drehzahlen ist auch das hohe Drehmoment von 220 Nm verantwortlich - freilich aus dem Blickwinkel eines Kleinwagens. Der Vierzylinder-Diesel schiebt schon bei niedrigen Drehzahlen spürbar an und kann so auch recht schaltfaul gefahren werden. Für die Beschleunigung von 60 auf

100 km/h benötigt man knapp 7,5 Sekunden, das gleiche Manöver nur im 4. Gang geht mit knapp 9,5 Sekunden ähnlich schnell; nur im 5. Gang wird es aufgrund der längeren Übersetzung mit gut 17 Sekunden dann träge. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h ist realistisch und mit entsprechendem Anlauf gut erreichbar.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Für einen Dieselmotor in einem Kleinwagen bietet der 1,5-l-Motor eine gute Laufkultur, gerade bei mittleren Drehzahlen hat Dacia dem Vierzylinder eine angenehme Laufkultur beigebracht; Vibrationen sind vor allem unter 1.250 und über 3.500 U/min deutlich spürbar. In den hohen Gängen brummt der Motor unter 1.500 U/min vernehmlich,

über 3.000 U/min wird er laut, beim Ausdrehen sogar erheblich. Der Turbodiesel spricht schon bei niedrigen Drehzahlen ordentlich auf Gasbefehle an, gegenüber älteren Versionen des Motors eine spürbare Verbesserung. Seine Leistung gibt er über das Drehzahlband gleichmäßig ab, spürbar auch über 3.500 U/min noch - für einen Diesel hat er einen gut nutzbaren Drehzahlbereich.

2,4 Schaltung/Getriebe

Das manuelle Getriebe lässt sich insgesamt gut schalten und hakt auch bei schnellen Gangwechseln nicht. Die Schaltwege passen, der Rückwärtsgang "rechts hinten" ist

nicht optimal platziert. Im Sandero muss der Motor leider mit fünf Vorwärtsgängen auskommen; der erste Gang ist

kurz übersetzt, das ist sehr praktisch beim Anfahren, überdies ist die Kupplung gut dosierbar und der Motor lässt sich auch bei grobschlächtigem Einkuppeln nicht gleich abwürgen. Der fünfte Gang ist insgesamt passend lang übersetzt, noch länger wäre nicht nötig. Auch der erste Gang passt, aber ein Sechsgang-Getriebe würde für kleinere Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sorgen und somit noch besser mit dem Motor harmonisieren. Insbesondere der Sprung zwischen viertem und fünften Gang ist

auffällig groß. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch, sie stellt den Diesel weich ab und startet ihn auch kultiviert wieder.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht speziell gesichert oder von den Vorwärtsgängen deutlich abgesetzt. Rolllt der Sandero beim Einlegen noch, quittiert es das Getriebe mit deutlichen Geräuschen.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Der Sandero liegt auch in der "Offroad-Version" mit 4 cm mehr Bodenfreiheit insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Die indirekte Lenkübersetzung führt zu einer gewissen Behäbigkeit und eher trägen Reaktion auf plötzliche Lenkbefehle, der Dacia bleibt aber insgesamt gut beherrschbar. Das serienmäßige ESP (elektronische Stabilitätsprogramm) greift im Notfall unterstützend ein. Die Gefühllosigkeit um die Mittellage ist ausgeprägt und damit wenig hilfreich bei kleineren Kurskorrekturen auf Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen, die den Sandero für gewöhnlich wenig ablenken. Provoziert man einen Lastwechsel in der Kurve, beispielsweise durch Gaswegnehmen oder ausgeprägter noch durch eine Bremsung, bleibt

der Sandero auch dann noch gut beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert bei zu viel Leistungseinsatz wahllos durchdrehende vordere Antriebsräder. Beim Ausweichtest wird ein drohendes Übersteuern vom rigorosen ESP eingefangen, was allerdings zu ausgeprägtem Untersteuern führt und den Sandero geradeaus über die Vorderräder schiebt - Kurskorrekturen durch den Fahrer sind währenddessen nicht mehr möglich. Das verhindert zwar Schleudern oder gar Überschlagen, raubt dem Fahrzeug aber jegliche Fahrdynamik - eine feinere ESP-Regelung würde hier helfen.

3,5 Lenkung

Dacia verbaut im Sandero noch eine hydraulische Servolenkung, womit eine variable Servounterstützung in Abhängigkeit der Geschwindigkeit nur aufwendig umsetzbar wäre - folglich ist sie im Sandero nicht verbaut. Daher lenkt es sich beim Rangieren und sehr niedrigen Geschwindigkeiten schwerer als bei den meisten Konkurrenten. Die eher indirekte Übersetzung gleicht das etwas aus, lässt den Dacia aber schwerfällig wirken. Von Anschlag zu Anschlag

sind es mehr als drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis von 10,9 m geht für diese Fahrzeuggröße in Ordnung. Unterwegs wünscht man sich mehr Lenkgefühl, insbesondere im Bereich der Mittellage; auch die Zentrierung sollte deutlicher wirken. Somit fällt das Zielen nicht so leicht, kleine Lenkkorrekturen, um den gewünschten Kurs zu halten, gehen in Richtung Schätzung. Kleine Stöße durch Kopfsteinpflaster sind im Lenkrad deutlich zu spüren.

2,9 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei zufriedenstellenden 36,1 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen Michelin Energy Saver GreenX der Dimension 205/55 R16 91V). Die Bremse lässt sich gut dosieren und spricht ebenso gut an,

bei sehr hoher Belastung leiden jedoch das Pedalgefühl und die Dosierbarkeit spürbar. Bremsst man in Kurven, drängt das Heck leicht nach außen, das Verhalten bleibt aber gut beherrschbar und im Grenzbereich regelt ESP mit.

3,8 SICHERHEIT

4,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer ist in der Topausstattung Celebration Serie. Während einer Notbremsung blinkt zusätzlich die Warnblinkanlage mit erhöhter Frequenz.

⊖ Ansonsten ist das Angebot an Sicherheits- und Assistenzsystem im Sandero Stepway bescheiden. Er verfügt lediglich über ESP und eine Reifendruckkontrolle (RDK) - weil er es muss, um eine Typzulassung bekommen zu können. Immerhin gibt es die RDK auch als aktiv messendes System, das den Luftdruck in den vier Reifen direkt kontrolliert. Sämtliche weitere moderne Errungenschaften der aktiven Sicherheit bleiben dem Dacia verwehrt.

3,7 Passive Sicherheit - Insassen














Der Sandero in der Standard-Variante konnte im Crashtest 2013 mit insgesamt 80 Prozent ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Schwächen haben sich vor allem beim Pfahlcrash gezeigt. Sicher ein Grund ist die nur rudimentäre Ausstattung mit Airbags, bis heute gibt es nur Front- und Seitenairbags, auf Kopf-, Knie- oder hintere Seitenairbags muss gänzlich verzichtet werden. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,85 m Größe einen guten Schutz. Insassen auf den vorderen Plätzen werden überdies zum Anschnallen ermahnt, hinten gibt es diese Funktion nicht, auch Abschnallen während der Fahrt mahnt der Sandero nicht an.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für etwa 1,65 m große Personen, sie lassen sich also für durchschnittlich große Erwachsene nicht ausreichend ausziehen. Warn-dreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Platz. Auch Verzurrösen im Kofferraum spart sich Dacia.

3,3 Kindersicherheit

Mit 79 Prozent im Bereich Kindersicherheit erzielt der Sandero beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ein befriedigendes Resultat. Das Angurten von Kindersitzen könnte leichter fallen, wenn die Gurtschlösser an der Rückbank fixiert wären; ebenso würde eine Gurtblockiereinrichtung die Fixierung eines Sitzes verbessern. Kindersitze lassen sich sicher auf dem Beifahrersitz und den äußeren Plätzen der Rückbank befestigen, hinten auch mittels Isofix und Ankerhaken.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Für drei Kindersitze nebeneinander reicht der Platz auf der Rückbank jedoch nicht. Über einen Schalter rechts seitlich am Armaturenbrett lässt sich der Beifahrerairbag deaktivieren, je nach Kindersitz ist das erforderlich (Details siehe Bedienungsanleitung).

⊖ Eine i-Size-Freigabe hat keiner der Sitzplätze. Lediglich das elektrische Fahrerfenster verfügt über einen Einklemmschutz, alle anderen Fenster haben zwar keine Aufwärtsautomatik, sollten aber dennoch einen Klemmschutz aufweisen. Die Kindersicherung in den Fondtüren lässt sich leicht umstellen, die Bedienung stellt selbst für kleine Kinder kaum eine Hürde dar.

4,4 Fußgängerschutz

⊖ Im Euro NCAP Crashtest kann der Sandero nur 57 Prozent der Punkte für Fußgängersicherheit erzielen. Die vordere Kante der Motorhaube sowie der Übergangsbereich Motorhaube/Frontscheibe und auch die

4,3 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2

Der Kraftstoffverbrauch des Sandero Stepway liegt im Eco-Test bei insgesamt 5,1 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 162 g pro km. Der EcoTest wird zwar mit realistischem Gewicht und auch etwas flotter als der Prüfzyklus gefahren, dennoch erweist sich die Herstellerangabe von 3,8 l/100 km als zu optimistisch und realitätsfremd. Innerorts ergibt sich ein EcoTest-Verbrauch von 4,3 l, außerorts von 4,7 l und auf der Autobahn von 6,5 l alle 100 km.

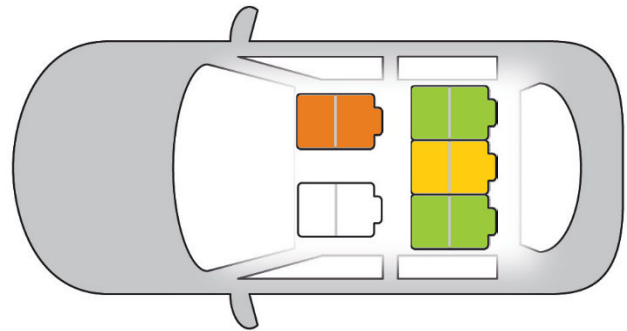
5,5 Schadstoffe

Details und Hintergründe siehe www.adac.de/ecotest.

⊖ Während der Verbrauch moderat ausfällt, gehen die Schadstoffemissionen im Bereich Stickstoffoxide durch die Decke. Selbst im gemächlich gefahrenen Innerorts- und Außerorts-Anteil liegt der NOx-Ausstoß zweieinhalb- bis zehnfach über dem Grenzwert, auf der bis 130 km/h gefahrenen Autobahnetappe gar 23-fach. Im Bereich

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

A-Säulen bergen für Fußgänger beim Zusammenstoß ein hohes Verletzungsrisiko. Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube werden nicht angeboten.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,3		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,7		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,5		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,1		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

Schadstoffe wird das mit 0 Punkten bewertet. Die 29 Punkte für den CO2-Ausstoß sind folglich das Gesamtergebnis und reichen nur für einen von fünf Sternen.

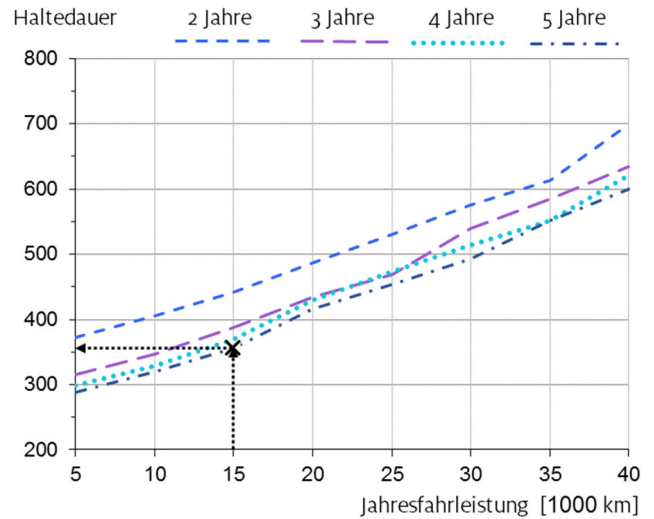
0,8 AUTOKOSTEN

0,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der günstige Anschaffungspreis spricht für den Sandero Stepway, damit hält sich auch der Wertverlust in Grenzen. Die Ausstattung umfasst das Nötige, es gibt nur wenige Extras und die sind zudem günstig. Die Steuer ist dieseltypisch höher als bei Benzinern, bleibt aber mit 148 Euro pro Jahr im Rahmen. Auch die Versicherung kommt nicht teuer, dank moderater Haftpflicht- und Kaskoeinstufungen. Die Kosten für Wartung und Reparaturen liegen dem Kaufpreis entsprechend auf niedrigem Niveau. Gut: der Zahnriemen soll bis 160.000 km oder 6 Jahre halten. Weniger gut: jedes Jahr oder alle 10.000 km ist eine Service-Inspektion mit Ölwechsel fällig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 355 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 90 Start&Stop	dCi 90 Start&Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/898	4/1461
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	140/2250	220/1750
0-100 km/h [s]	11,1	11,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	3,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	115	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/15/16	17/15/16
Steuer pro Jahr [Euro]	58	148
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	357	349
Preis [Euro]	9.990	11.850

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6b, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.461 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Verbrauch pro 100 km	3,8 l
CO ₂ -Ausstoß	98 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R 16
Länge/Breite/Höhe	4.080/1.757/1.618 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320/1200 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/1090 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Pitesti, Rumänien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,5/17,1/- s
Drehzahl bei 130 km/h	2.550 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R 16 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver GreenX
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/4,7/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	135 g/km (WTW* 162 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	73,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1170/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/565/1.095 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	77 Euro	Werkstattkosten	50 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	137 Euro
Monatliche Gesamtkosten	355 Euro		
Steuer pro Jahr	148 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/15/16		
Basispreis Sandero Stepway dCi 90 Start&Stop Celebration	13.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.12.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	14.820 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.377 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	150 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/150 Euro°
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (asym. geteilt)

AUSSEN

Anhängerkupplung	509 Euro (Zubehör)
Metalliclackierung	470 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,6

AUTOKOSTEN

0,8

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

Stand: April 2017
Test und Text: M. Ruhdorfer