



## Dacia Sandero Stepway TCe 90 Start&Stop Celebration

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Deutschlands günstigster Neuwagen! - steht auf der Preisliste für den Sandero. Das Basismodell startet bei 6.990 Euro und mag dem Werbespruch damit gerecht werden. Die nackte Basis kaufen aber recht wenige in Deutschland. Stattdessen wird der niedrige Startpreis für zusätzliche Annehmlichkeiten genutzt, wobei der Kaufpreis auch dann noch günstig liegt. Dacia nutzt den Hang der Käufer, sich ein wenig mehr zu gönnen, und bietet den Sandero zusätzlich als trendig auf Offroad-Look getrimmten Stepway an. Entschidet man sich für mehr Leistung und Fahrfreude im TCe 90 und die höchste Ausstattung "Celebration", kommt der Stepway auf mindestens 11.650 Euro. Auch das ist ein sehr niedriger Preis für einen Neuwagen. Die Top-Ausstattung bedeutet bei Dacia nicht das Schwelgen in Dekadenz, vielmehr sind heutzutage übliche Funktionen wie Klimaanlage, Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber mit an Bord, optional sogar eine Klimaautomatik. Auf der Habenseite eines jeden Sandero stehen sein gutes Platzangebot vorn und ein einfacher Ein- und Ausstieg. Der kleine Turbomotor mit 90 PS geht ausreichend kräftig zu Werke und ist sicher die bessere Wahl als der schwachbrüstige Basissauger, der noch weniger Leben zeigt als ohnehin bescheidene 73 PS erwarten lassen. Auch wenn der Turboreizylinder nur 0,9 Liter Hubraum hat, er möchte trotzdem wie ein Großer gefüttert werden - im EcoTest gönnt sich der Benziner 6,9 l Super pro 100 km. Alle Schadstoffgruppen fallen vorbildlich niedrig aus - außer die Partikel. Hier sollte Dacia wirklich nachbessern, weil das vergleichbare Aggregat im Renault Clio deutlich sauberer arbeitet. Im Bereich Sicherheit belässt es Dacia bei Front- und Seitenairbags, Kopfairbags gibts nicht. Gesetzlich vorgegeben bringt er ESP und die Reifendruckkontrolle mit - ansonsten ist das Feld der aktiven Sicherheit praktisch unbestellt. Diese Punkte relativieren sein scheinbar sehr gutes PreisLeistungsverhältnis, zumal man an vielen Stellen den Preisdruck merkt und der Sandero eine bessere Feinabstimmung vermissen lässt. Unabhängig davon ist der Sandero Stepway natürlich ein praktisches Auto. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Hyundai i20 Active, Lada Kalina Cross, Seat Arona, Skoda Fabia Scout.

- + sehr günstiger Preis, einfacher Zutstieg, gute Platzverhältnisse vorn und im Kofferraum
- schlechte Sicherheitsausstattung, mäßige Verarbeitung der Karosserie, hoher Verbrauch und Partikelaustriff

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,6**

AUTOKOSTEN **0,9**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,2</b>
	Stadtverkehr	<b>3,0</b>
	Senioren	<b>2,7</b>
	Langstrecke	<b>3,8</b>
	Transport	<b>3,3</b>
	Fahrspaß	<b>3,7</b>
	Preis/Leistung	<b>2,2</b>

EcoTest **★★★★☆**

## 3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,9 Verarbeitung

Auf den ersten Blick macht der Sandero Stepway einen attraktiven 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 Großstadtschungel als tatsächlich im wilden Gelände. Der Innenraum ist schlicht gehalten und insgesamt ordentlich verarbeitet.

⊖ Die Materialqualität im Innenraum ist teilweise jedoch mäßig, beispielsweise hat der Teppichboden eine schlechte Passform, daher ist er vom Fahrzeugboden 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. An der unverkleideten Ladekante sieht es nicht besser aus, hier hat man schnell Kratzer im Lack, ebenso in der Heckklappeninnenseite links und rechts, wenn harte Gegenstände im Kofferraum herumrutschen. 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.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

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

⊕ Der Tank im Sandero fasst für Kleinwagen überdurchschnittliche 50 l, auf Basis des EcoTest-

Verbrauchs ist damit eine Reichweite von 725 km möglich. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, die sich an der Dachreling praktisch befestigen lassen. Auf einer Anhängerkupplung 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.

### 3,5 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden 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 breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst zufriedenstellend, es bleiben aber größere Bereiche der Frontscheibe oben und rechts ungewischt.

⊖ 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 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 Homogenität und Breite der Ausleuchtung sind nicht optimal.

### 2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Einsteigen in den Sandero Stepway gelingt leicht, dank der Karosserie-Höherlegung befindet sich die Sitzfläche 52 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 sind vorne wie hinten 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 hinten ein, wirkt der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß,

### 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.

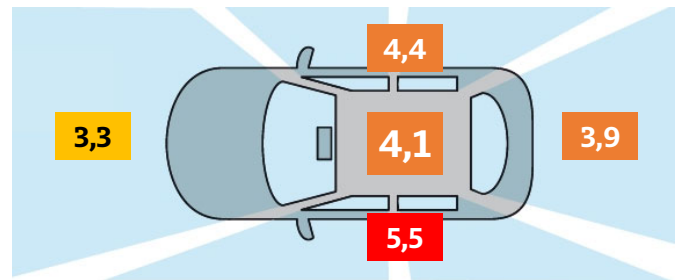
### 3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat unten eine Mulde und außen ein Stück weiter oben den Entriegelungsknopf - damit kann man 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 eine Griffmulde in der Verkleidung innen.

⊖ Die Ladekante befindet sich üppige 81 cm über der

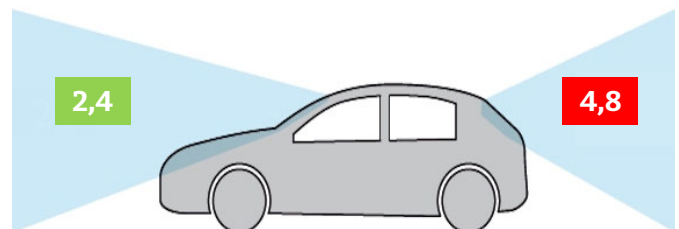
### Rundumsicht

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.



orientiert man sich am festen Schlüsselbart, kann man sie auch "blind" zuordnen. Die Türgriffe 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.

Straße, entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Beim Ausladen sieht es nicht viel 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.

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

## 3,3 INNENRAUM

### 3,1 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. Die Bedieneinheit für die Klimaautomatik liegt etwas tief, die Funktionen sind aber gut verständlich und die Tasten und Drehregler übersichtlich angeordnet. Es gibt vorn elektrische Fensterheber (hinten optional, nicht im Testwagen), nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf- und Ab-Automatik mit Einklemmschutz. Die vorderen Schalter für die optionalen hinteren Fenster sind ungewöhnlich in der Mittelkonsole platziert - das hat zumindest 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.

⊖ Für die Scheibenwischer vorn fehlt eine Antippfunktion, das Intervall lässt sich nicht einstellen, ein Regensensor ist nicht lieferbar - ebensowenig ein

Lichtsensoren für das Abblendlicht, das unpraktisch über den unbeleuchteten Lenkstockhebel aktiviert wird. 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.

### 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 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,

## 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

## 4,0 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 etwas über 1,65 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 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 vorn 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 sind dafür zu schmal, sie fassen lediglich Kleinigkeiten -

## 3,7 KOMFORT

### 3,2 Federung

Als Stepway-Variante verfügt der Sandero über eine Fahrwerkshöherlegung von vier 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 deutlicher zu den Insassen durchgereicht. Insgesamt ist der Fahrkomfort innerorts damit

wenn es dies unterstützt - das Mediasystem selbst lässt sich mit Sprachbefehlen nicht bedienen.

⊖ Aktuell gibt es kein DAB+ Radio, kein Apple CarPlay und kein Android Auto.

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



Im Fond finden aufgrund der knappen Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 1,65 m ausreichend Platz vor.

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.

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 komfortabel, 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 über regelmäßige 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 wenig Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflege. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht.

### 4,2 Innengeräusch

⊖ Unterwegs mit 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 72,4 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, in mittleren Drehzahlbereichen läuft er ruhig und recht kultiviert, wird erst beim Ausdrehen lauter. Auch Windgeräusche fallen

nicht explizit an bestimmten Stellen auf. Trotzdem ist das allgemeine 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.

### 4,0 Klimatisierung

Dacia verbaut im Sandero Stepway in der höchsten Ausstattungsstufe Celebration serienmäßig eine Klimaanlage - eine Variante mit automatischer Regelung ist für günstige 200 Euro Aufpreis zu haben (im Testwagen vorhanden). Die Klimaautomatik ermöglicht das vorwählen der Temperatur auf das Grad genau, die Luftaustrittsbereiche (Scheibe, Mitte, Fußraum) sind einzeln anwähl- und frei

konfigurierbar. 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.

⊖ Eine Sitzheizung ist nicht erhältlich.

## 3,0 MOTOR/ANTRIEB

### 3,1 Fahrleistungen

Obwohl der Dreizylinder nur wenig Hubraum hat, kann man bei Bedarf dank Turboaufladung angemessen flott unterwegs sein. Die 140 Nm Drehmoment liegen ab etwa 2.300 1/min an, der kleine Benziner braucht also zumindest mittlere Drehzahlen, um "auf Touren" zu kommen. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang

ist in 11,8 Sekunden erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang in 19,3 Sekunden. Muss es schnell gehen, z.B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in unter acht Sekunden möglich (2. und 3. Gang). Das etwas träge ansprechen und die nicht ganz gleichmäßige Leistungsabgabe lassen den kleinen Benziner wenig dynamisch wirken.

### 3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Als TCe 90 gibt es 0,9 Liter Hubraum, verteilt auf drei Zylinder. Der Motor zeigt typische Dreizylinder-Vibrationen, die aber insgesamt recht ordentlich ausbalanciert sind und so kaum störend auffallen. Oberhalb von 1.800 1/min gibt sich der Motor insgesamt kultiviert und akustisch einiger-

maßen zurückhaltend, erst beim Ausdrehen klingt er kernig. Das Dreizylinder-Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist ausgeprägt, besonders in den höheren Gängen. Die Leistung entfaltet sich unter 2.000 1/min ziemlich zögerlich, bei mittleren Drehzahlen jedoch recht spontan.

## 2,8 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 mit fünf Vorwärtsgängen auskommen. Der erste Gang ist nicht ganz so kurz wie im Duster übersetzt, es hilft aber eine automatische Leerlaufdrehzahl-Anhebung im Kupplungsschleifpunkt beim Anfahren. Überdies ist die Kupplung ordentlich dosierbar, bei grobschlächtigen Einkuppeln ruckt es aber spürbar. Der fünfte Gang ist insgesamt passend lang übersetzt, noch länger wäre nicht nötig. Ein

Sechsgang-Getriebe würde für kleinere Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sorgen und somit noch besser mit dem Motor harmonisieren. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch, sie startet den Motor nach dem Abstellen auch kultiviert wieder.

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

## 3,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,2 Fahrstabilität

Der Sandero liegt auch in der "Offroad-Version" mit vier 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 - wobei der kleine Dreizylinder den Sandero selten in eine solche Situation bringt. Beim Ausweichtest wird ein drohendes Übersteuern vom rigoros regelnden 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 wie beispielsweise im Renault Clio 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 die geringere Servounterstützung 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.

### 3,6 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei mäßigen 38,2 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16 91V, Michelin Energy Saver). Die Bremse lässt sich insgesamt ordentlich dosieren und spricht angemessen an. Bremsst man

in Kurven, drängt das Heck leicht nach außen, das Verhalten bleibt aber gut beherrschbar und im Grenzbereich regelt ESP mit.

## 3,9 SICHERHEIT

### 4,2 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. Sämtliche weiteren modernen 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 knapp 1,90 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 weit ausziehen. Warndreieck 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, wobei die Isofix-Haken schlecht erreichbar sind. Für drei Kindersitze nebeneinander reicht der Platz auf der Rückbank jedoch nicht. Über einen Schalter rechts seitlich am Armaturenbrett kann man den Beifahrerairbag

## 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
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)



deaktivieren, je nach Kindersitz ist das erforderlich (Details siehe Bedienungsanleitung).

⊖ Eine iSize-Freigabe hat keiner der Sitzplätze. Lediglich das elektrische Fahrerfenster verfügt über einen Einklemmschutz - das Beifahrerfenster hat zwar keine Aufwärtsautomatik, sollte 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 A-Säulen bergen für Fußgänger beim Zusammenstoß ein hohes Verletzungsrisiko. Schutzmaßnahmen wie eine aktive

## 4,1 UMWELT/ECOTEST

#### 4,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

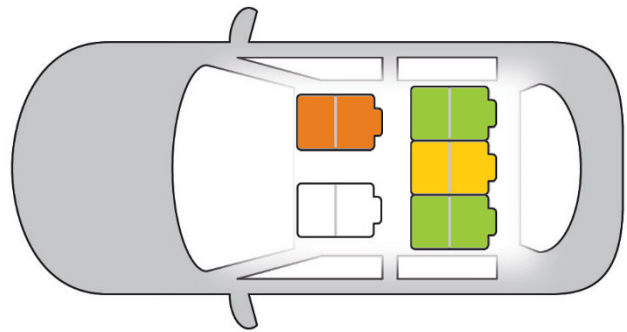
⊖ Der Kraftstoffverbrauch des Sandero in der Stepway-Variante mit dem 90 PS TCe Motor inklusive Start-Stopp-System liegt im ADAC EcoTest bei insgesamt 6,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 189 g pro km, die nur 20 von 60 Punkten einbringt. Die Werksangabe von 5,3 l/100 km liegt weit entfernt - im EcoTest wird allerdings auch mit höheren, realistischeren Anforderungen gefahren, neben 200 kg Zuladung ist auch ein Autobahn-Abschnitt (maximal 130 km/h) enthalten. Der Verbrauch innerorts liegt bei 6,2 l, außerorts ebenso bei 6,2 l und auf der Autobahn bei 8,6 l Super pro 100 km.

#### 4,2 Schadstoffe

⊖ Obwohl der Sandero Stepway in der ab Juli 2018 verkauften Variante schon nach dem neuen Zyklus WLTP homologiert wurde und die Schadstoffnorm Euro 6c erfüllt, kann er bei den Schadstoffen nicht überzeugen. Denn die Partikelemissionen sind zu hoch, sowohl die Masse als insbesondere die Anzahl können nicht zufriedenstellen. Wo andere Hersteller inzwischen Partikelfilter (OPF) auch bei den Benzinern einbauen und damit Emissionen deutlich unter den Grenzwerten erzielen, setzt Dacia auf eine Regelungslücke für Benzinern ohne Direkteinspritzung (für die kein Grenzwert festgelegt

#### 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)

Motorhaube oder ein Notbremsassistent mit Personenerkennung werden nicht angeboten.

#### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	62	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	62	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	86	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	69	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

ist). Die Folge: die Partikelmasse fällt zehnmal, die Anzahl gar über hundertmal so hoch wie bei modernen Benzinern mit OPF aus. Daher gibt es nur 18 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erhält der Sandero Steway TCe 90 nur 38 Punkte und damit zwei von fünf möglichen Sternen. Dass es besser ginge, demonstriert ausgerechnet ein Renault Clio mit dem "gleichen" Motor: 74 Punkte und vier Sterne kann er erzielen und bekommt dafür eine EcoTest-Empfehlung. Der Dacia mit diesen Resultaten jedoch nicht.

0,9

# AUTOKOSTEN

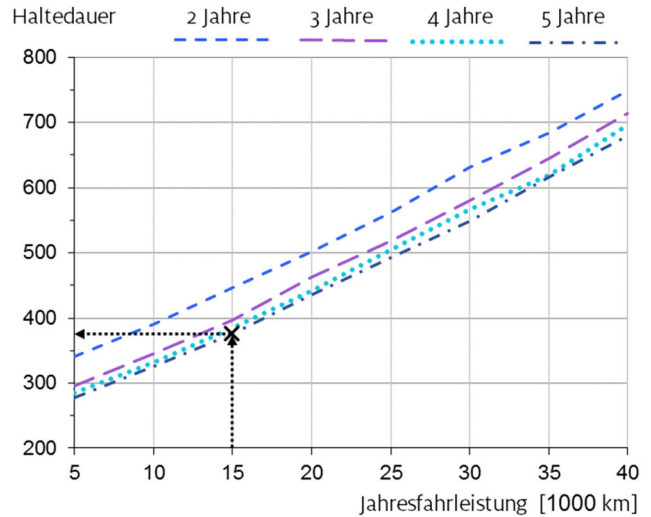
0,9

## 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 benzinertypisch niedrig, sie beträgt nur 68 Euro pro Jahr. 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: Zur Wartung muss der Sandero nur alle 20.000 km. Weniger gut: Das zeitliche Wartungsintervall liegt nur bei einem Jahr, Wenigfahrer müssen also schon deutlich vor 20.000 km zur Inspektion.

## Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 375 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SCe 75 Essential	TCe 90 Start&Stop Comfort	dCi 90 Start&Stop Comfort
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/898	4/1461
Leistung [kW (PS)]	54 (73)	66 (90)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3500	140/2250	220/1750
0-100 km/h [s]	15,1	11,1	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	158	175	173
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2   S	5,3   S	3,5   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	117	120	90
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/13/15	16/15/17	17/15/17
Steuer pro Jahr [Euro]	64	68	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	334	359	345
Preis [Euro]	7.900	10.300	12.050

### 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6c (WLTP)	
Hubraum	898 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	140 Nm bei 2.250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Verbrauch pro 100 km	5,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	120 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.080/1.757/1.618 mm
Leergewicht/Zuladung	1.190/348 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320/1.200 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	555/1.090 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Rumänien, Pitesti

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,8/19,3/- s
Drehzahl bei 130 km/h	3.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 91V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Energy Saver
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/6,2/8,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	160 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	72,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.095/443 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/565/1.095 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>121 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>48 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>82 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>124 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	375 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/15/17		
Basispreis Sandero Stepway Tce 90 Start&Stop Celebration	11.650 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.06.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	12.620 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.064 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/150 Euro
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/200 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (asym. geteilt)

### AUSSEN

Anhängerkupplung	525 Euro (abnehmbar, Zubehör)
Metalliclackierung	470 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,6**

### AUTOKOSTEN

**0,9**

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

Stand: Juli 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer