



Dacia Sandero Stepway TCe 90 Essential

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (67 kW/91 PS)

Die frühen Dacia, die unter Renaults Dach entstanden sind, mussten noch uralte Technik der Franzosen auftragen. Bei den neusten Modellen ist das nicht mehr so einfach möglich, weil die gesetzlichen Anforderungen deutlich gestiegen sind. Klar orientiert sich auch der neue Sandero Stepway eher an den automobilen Grundbedürfnissen als an technischer Innovation, aber gravierende Schwächen vor allem im Umweltbereich gibt es nicht mehr.

Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP muss Serie sein, Dacia zeigt aber, dass sie es auch geschickt abstimmen können. Der Sandero wird sogar mit Teil-LED-Frontscheinwerfern serienmäßig ausgeliefert, damit ist der Kontrast des Lichts deutlich besser - ein weiterer Sicherheitsgewinn. Überdies sind sechs Airbags und ein Frontradar an Bord, letzterer dient dem Notbremsassistenten. Der funktioniert gut, erkennt aber leider keine Personen - das ist schwach.

Die größten Fortschritte gibt es beim Motor. Der ist mit 91 PS praktisch gleich stark wie der Vorgänger, gibt seine Leistung aber gleichmäßiger und vor allem ruhiger ab. Überdies ist er rund 10 Prozent sparsamer und viel sauberer; alle Schadstoffgrenzwerte werden unterboten, weshalb es zu vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest reicht.

Die Basisausstattung "Essential" ist ab 12.790 Euro zu haben, zum gleichen Preis gibt es auch die Autogas-Variante ECO-G. Die höherwertige Ausstattung "Comfort" kostet moderate 1.000 Euro mehr - der Aufpreis ist angesichts des Umfangs empfehlenswert. Dann stehen zudem weitere Extras wie Automatikgetriebe, Parksensoren vorn und hinten sowie ein Tot-Winkel-Warner zur Verfügung, die dem Basismodell vorenthalten werden. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Hyundai Bayon, Seat Arona.

- ⊕ einfacher Zutieg, vorn und im Kofferraum angemessen Platz, LED-Scheinwerfer (Ablendlicht) Serie, günstiger Preis
- ⊖ nur wenig Extras für Basisausstattung verfügbar, sehr einfache Materialqualität, kaum Assistenten lieferbar, hohe Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **1,3**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,4
	Transport	3,3
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Auf den ersten Blick macht der neue Sandero Stepway einen attraktiven Eindruck, gefällt mit modernem Design und schicken Leuchten. Sieht man aber genauer hin, zeigt sich schnell, dass auch Dacia 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" Stepway. Sie können sogar eine gewisse Schutzfunktion übernehmen, aber mehr vor Parkremplern im Großstadtdschungel 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

3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,3 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von etwa 790 km - ein ordentlicher Wert. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 426 kg – das reicht gerade so für vier Erwachsene samt etwas Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 80 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und falls es ein Anhänger hinten dran

3,9 Licht und Sicht

Die Ausmaße der Karosserie lassen sich recht gut abschätzen, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umliegenden Verkehr gut im Blick. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Sandero nur ausreichend ab, die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein, besonders die hinteren. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn recht nah am Auto, hinten sieht es deutlich schlechter aus; daher wäre eine Rückfahrkamera sehr hilfreich - diese ist aber für den Essential nicht lieferbar, wenigstens gibt es gegen Aufpreis im Paket hintere Parksensoren.

Die Scheinwerfer sind serienmäßig mit LED-Leuchtmitteln für das Abblendlicht ausgestattet, was ein großer Vorteil gegenüber den früheren Halogenleuchten ist. Das Fernlicht muss aber noch immer mit den weniger kontrastreichen Halogenleuchten auskommen, das ist lediglich eine halbherzige Lösung. Im Fahrbetrieb stören bei aktiviertem Fernlicht die sehr

Passform und fühlt sich arg billig an. Die Dachsäulenverkleidungen bestehen komplett aus hartem Kunststoff, als Dachhimmel muss billiger "Filz" reichen, geschäumte Kunststoffe findet man im Innenraum grundsätzlich nicht. Der Kofferraum-Ladekante fehlt eine Verkleidung, sie besteht nur aus lackiertem Blech - hier hat man schnell Kratzer im Lack. Ebenso in der unverkleideten Heckklappeninnenseite links und rechts, wenn harte Gegenstände im Kofferraum herumrutschen.

Der Motorraum ist nach unten abgedeckt, ebenso der mittlere Bereich stellenweise. Die Hinterachse hat großflächige Windabweiser, eine gewisse aerodynamische Optimierung hat also stattgefunden - der Bereich hinter der Hinterachse ist aber wiederum weitgehend offen. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten.

sein soll, darf er bis zu 1,1 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur 585 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Ersatzrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein Reserverad in 205er Fahrbereifung oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Sandero nicht lieferbar. Der Wendekreis liegt bei rund 11 m, die Abmessungen des Duster sind stadttauglich (Länge 4,1 m und Breite 2,01 m inkl. Außenspiegel).

unterschiedlichen Lichtfarben von Abblend- (weißlich) und Fernlicht (gelblich). Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist



Die breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren äußeren Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

nicht erhältlich, die Leuchtweitenregulierung wird noch immer manuell bedient. Alle Rückspiegel können nicht automatisch abblenden, den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich. Kurvenlicht, Abbiegelicht oder Fernlichtautomatik gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Sandero gelingt recht leicht, dank der Fahrwerkshöherlegung befindet sich die Sitzfläche mit etwa 49 cm in angenehmer Höhe über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch. Die angemessen großen Türausschnitte vorn und hinten sind im Alltag praktisch. Vorn sollte man etwas auf seinen Kopf achten, um nicht die A-Säule zu touchieren. Steigt man hinten ein, wirkt der unten enge Türausschnitt etwas einschränkend.

Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß, orientiert man sich am festen Schlüsselbart, kann man sie auch "blind" zuordnen. Einen schlüssellosen Zugang gibt es für die getestete Ausstattung nicht. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten vorn wie hinten - das ist oft unpraktisch im Alltag. Am Dachhimmel

3,0 Kofferraum-Volumen

Im Normalfall fasst der Kofferraum 320 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, stehen 440 l zur Verfügung. Dann kann man auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 645 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind maximal 1.105 l Volumen verfügbar.

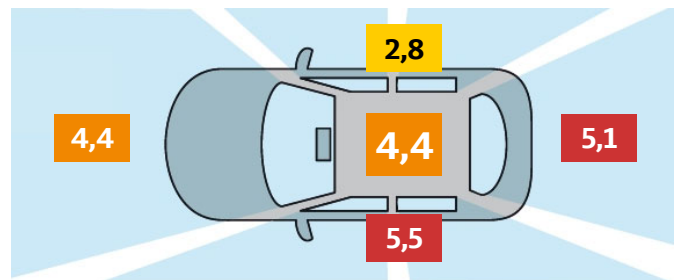
4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat unten eine Mulde, darin versteckt sich der Entriegelungsknopf. Die Klappe lässt sich recht einfach öffnen, sie schwingt mit knapp 1,85 m aber nicht besonders hoch. Somit sollten große Personen auf ihren Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es eine Griffmulde in der Verkleidung innen.

⊖ Die Ladekante befindet sich üppige 79 cm über der Straße, entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Beim Ausladen sieht es nicht viel besser aus, dann

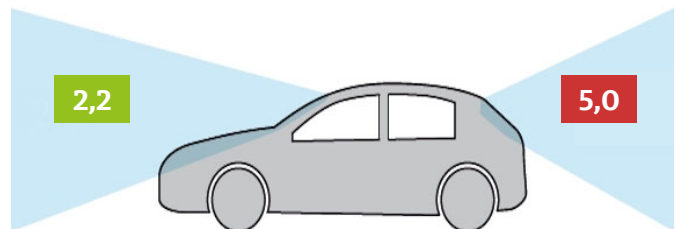
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



sind, außer für den Fahrer, über allen Außenplätzen Haltegriffe verbaut.



Für einen Kleinwagen bietet der Sandero Stepway mit 320 l Kofferraumvolumen reichlich Platz für das Gepäck.

muss die innere Stufe mit 27 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.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Der Mittelgurt ist beim neuen Modell in der Lehne integriert, muss nicht mehr extra ausgehängt werden. Es gibt je zwei kleine Haken links und rechts oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen.

⊖ Ansonsten verzichtet Dacia auf Befestigungsmöglichkeiten und Fächer für kleines Gepäck. Es gibt kein Gepäcknetz, aber immerhin Verzurrösen. Beim Zurückklappen der Lehnen ist unbedingt auf die äußeren Gurte zu achten, da sie leicht eingeklemmt und beschädigt werden können.

3,5 INNENRAUM

3,5 Bedienung

Ob die Basisausstattung Essential wirklich Sinn ergibt, sollte man sich gut überlegen. Denn der Aufpreis zur besseren Comfort-Ausstattung liegt bei moderaten 1.000 Euro, bietet aber einige praktische Details. So fehlt dem Testwagen eine Längseinstellung für das Lenkrad, es 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 Klimatisierung liegt etwas tief, die Funktionen sind aber gut verständlich und die Tasten und Drehregler übersichtlich angeordnet. Es gibt vorn elektrische Fensterheber, die jedoch ohne Automatikfunktion und ohne Einklemmschutz auskommen müssen. Hinten werden die Fenster über Kurbeln bedient. Ein- und Ausschalten des Abblendlichts kann dem Lichtsensor überlassen werden. Das Infotainment-System wird über einen großen Touch-Monitor gesteuert, sofern man diese Option (Komfort-Paket) wie im Testwagen bestellt hat. Die Menüstrukturen kann man recht schnell verinnerlichen, da sie nicht zu komplex gestaltet wurden. Die Instrumente sind schlicht gehalten und beschränken sich auf das Nötigste; die Kühlmitteltemperatur wird über den Bordcomputer angezeigt, eine Öltemperatur-Anzeige gibt es nicht. Auf offene Türen oder die Heckklappe weist ein Symbol hin (offene Motorhaube wird nicht angezeigt). Der serienmäßige Bordcomputer informiert auch über Verbrauchs- und Streckenparameter.

⊖ Die Scheibenwischer müssen ohne Regensensor auskommen, das Intervall lässt sich nicht einstellen. Es gibt nur vorn eine zentrale Innenleuchte, Leseleuchten oder grundsätzlich eine Beleuchtung hinten sowie beleuchtete



Die 79 cm hohe Ladekante macht das Ein- und Ausladen von Gepäck zu einer mühsamen Angelegenheit.

Schminkspiegel sind nicht vorhanden. Viele Schalter sind zwar beleuchtet, es fehlen aber der Spiegeleinsteller, die Tasten am Dachhimmel und weitere Knöpfe. Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung ist nicht einstellbar. Die Fenster lassen sich mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen.



Die ordentliche Verarbeitung kann kaum über die mäßige Materialanmutung im Innenraum hinwegtrösten. Aber auch die Bedienung leidet zu viele Schwächen.

3,8 Multimedia/Konnektivität

Ohne das optionale Komfortpaket staunt man nicht schlecht: es gibt scheinbar kein Radio im Sandero. Allerdings nur scheinbar, weil kein Display verbaut ist. Tatsächlich funktioniert die Anzeige über das Instrumentendisplay und die Steuerung über den Lenkradsatteliten oder das Smartphone. Daher ist auch eine Bluetooth-Verbindung möglich. Da das Komfort-Paket mit 600 Euro moderat eingepreist ist, empfiehlt es sich - dann sind auch ein Infotainmentsystem mit 8 Zoll großem Monitor und vier

anstatt nur zwei Lautsprecher enthalten. Über Apple CarPlay und Android Auto kann man sein Smartphone per Kabel einbinden. Einen USB-Anschluss und eine Handyhalterung neben dem Lenkrad liefert Dacia immer mit. Es gibt noch eine 12 V-Steckdose für die Rücksitze und digitalen Radioempfang (DAB+), dann erschöpfen sich aber die Möglichkeiten in der Basisausstattung, Navi, induktives Laden oder gar eine App für Fernabfragen sind für den Sandero Essential nicht verfügbar.

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 Raumgefühl, das von der beschriebenen vergleichsweise üppigen Kopffreiheit herrührt.

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 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 Raumgefühl; mehr als zwei Erwachsene sollten hinten aber nicht sitzen, sonst wird es arg eng.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz.

4,3 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. Vorn gibt es nur wenig Ablagen, keine davon ist geschlossen, um etwas vor neugierigen Blicken verbergen zu können. Die beiden Becherhalter vorn sind nicht variabel und eher flach, eignen sich aber für Getränkebecher bis etwa 0,5 l. Immerhin passen in die vorderen Türfächer auch kleinere Flaschen. Die Fächer in den hinteren Türen sind dafür zu schmal, sie fassen

lediglich Kleinigkeiten - aber immerhin gibt es sie, da sich das Angebot an Ablagen ansonsten nur noch auf ein Fach zwischen den Vordersitzlehnen beschränkt. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, nicht beleuchtet, klimatisier- oder abschließbar.

3,5 KOMFORT

2,9 Federung

In der Stepway-Variante ist die Karosserie des Sandero höher gelegt. Es steht mehr Bodenfreiheit zur Verfügung und das Fahrwerk weist ein höheres Schluckvermögen auf. Damit werden größere Unebenheiten (z.B. Tempeschwellen in Wohngebieten) besser absorbiert.

Dacia hat im Vergleich zum Vorgänger die Federung

überarbeitet, der Neue spricht nun bei niedrigen Geschwindigkeiten sensibler an, schluckt Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster besser. Insgesamt ist der Fahrkomfort innerorts damit zufriedenstellend; über Kopfsteinpflaster spürt man noch leichte Vibrationen im Sitz, die Anregungen im Lenkrad könnten jedoch besser gedämpft werden. Auf der Landstraße wie

auch auf der Autobahn geht es kommod zu, das Fahrwerk federt willig über Unebenheiten; über regelmäßigen Bodenwellen gibt es aber immer noch eine leichte Stuckerneigung.

3,6 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. Auch könnten die Lehnen vorn etwas höher reichen. 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 Armauflagen 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 Oberschenkelaufgabe. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht.

3,7 Innengeräusch

Unterwegs mit 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,1 dB(A) - das ist nur ausreichend und auf längeren Strecken eine Belastung. Jenseits des Landstraßentempus geht es recht laut im Sandero Stepway zu. Der Motor an sich trägt zur Geräuschbelastung nicht viel bei, in mittleren Drehzahlbereichen läuft er ruhig und recht kultiviert, wird erst beim Ausdrehen lauter; eine gewisse Verbesserung zum Vorgänger-

modell ist wahrnehmbar. Auch Windgeräusche fallen nicht explizit an bestimmten Stellen auf. Trotzdem ist das allgemeine Geräuschniveau im Innenraum schon bei etwa 100 km/h so hoch, dass beispielsweise Telefonate über die serienmäßige Freisprecheinrichtung nur eingeschränkt möglich sind, weil man am anderen Ende der Leitung schlechter verstanden wird.

4,2 Klimatisierung

⊖ Dacia verbaut im Sandero Stepway in der Basis-Ausstattung serienmäßig eine Klimaanlage - eine Variante mit automatischer Regelung ist der höheren Ausstattung Comfort als Option vorbehalten. Ansonsten ist nichts an heute üblichen Ausstattungen lieferbar, keine Sitzheizungen, keine Lenkradheizung, keine Standheizung, keine abgedunkelten Scheiben

oder sonstige Annehmlichkeiten. 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.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Auch wenn der Dreizylinder nur wenig Hubraum hat, bei Bedarf kann man dank Turboaufladung dennoch angemessen flott unterwegs sein. Das Drehmoment erreicht immerhin bis zu 160 Nm und liegt zwischen 2.100 und 3.750 1/min an. Damit ist der nutzbare Drehzahlbereich trotz des kleinen Hubraums groß, zumal die Maximalleistung von 91 PS schon bei 4.600 1/min bereitsteht und bis 5.000 1/min anhält. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang ist in 9,9 s erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang in 14,3 s. Der neue Sandero hat zusätzlich einen recht lang übersetzten sechsten Gang, in

dem es dann recht träge zugeht (60 bis 100 km/h in 22,8 s). Muss es schnell gehen, z.B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in 7,4 Sekunden möglich (3. Gang), von 80 auf 120 km/h vergehen 10,4 Sekunden. Das bei niedrigen Drehzahlen träge Ansprechen spiegelt sich zwischen 15 und 30 km/h wider, hierfür sind 2,4 s nötig. Dacia verspricht, dass der Sandero Stepway TCe 90 den Sprint von null auf 100 km/h in 12 s absolvieren kann und eine Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h erreicht.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der TCe 90 verfügt über knapp einen Liter Hubraum, verteilt auf drei Zylinder. Der Motor zeigt typische Dreizylinder-Vibrationen, die aber insgesamt ordentlich ausbalanciert sind und so kaum störend auffallen. Oberhalb von 1.800 1/min gibt sich der Motor insgesamt kultiviert und akustisch einigermaßen zurückhaltend, erst beim Ausdrehen klingt er etwas kernig. Das Dreizylinder-Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist gegen-

über dem Vorgänger deutlich reduziert, ab etwa 1.800 1/min kann man den kleinen Benziner in allen Gängen aushalten, das war früher nicht möglich. Die Leistung entfaltet sich unter 2.000 1/min ziemlich zögerlich, bei mittleren Drehzahlen jedoch spontan und nachdrücklich; oberhalb von 3.500 1/min scheint ihm dann etwas die Puste auszugehen - eigentlich ein typisches Verhalten früherer Dieselmotoren.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsganggetriebe lässt sich insgesamt gut schalten und hakt auch bei schnellen Gangwechseln nicht. Die Schaltwege passen, der Rückwärtsgang sitzt "vorn links" und ist über einen Ring am Knauf gegen versehentliches Einlegen gesichert. Beim Anfahren hilft eine automatische Anhebung der Leerlaufdrehzahl im Kupplungsschleifpunkt. Überdies ist die Kupplung ordentlich dosierbar, bei grobschlächtigem

Einkuppeln ruckt es aber spürbar. Der sechste Gang ist in Anbetracht der Motorleistung insgesamt lang übersetzt, das hilft beim Spritsparen. Der Motor dreht bei 130 km/h mit 2.800 1/min. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch, sie startet den Motor nach dem Abstellen auch kultiviert wieder. Eine Berganfahrhilfe ist Serie.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Sandero liegt auch in der "Offroad-Version" mit mehr Bodfreiheit insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Die ziemlich 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 Mittel-lage ist recht deutlich und damit weniger hilfreich bei kleineren Kurskorrekturen auf Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen, die den Sandero für gewöhnlich wenig ablenken. Provziert 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. Ein Allradantrieb ist für den Sandero grundsätzlich nicht lieferbar. Beim Ausweichtest macht der neue Sandero Stepway eine ordentliche Figur. Er reagiert gut auf die Lenkbefehle, hat recht deutliche Karosseriebewegungen, profitiert aber von der sicheren ESP-Abstimmung. Es zeigt sich, dass ein sicheres Fahrwerk weder unkomfortabel noch besonders teuer sein muss. Aufgrund der Aufbaubewegungen und allgemeinen Konstruktion wirkt der Sandero nicht besonders präzise oder dynamisch. Aber das ESP arbeitet effektiv und bremst nicht zu sehr, so ergeben sich sogar vergleichsweise hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten. Im Grenzbereich verhält er sich moderat untersteuernd, die Lenkbarkeit bleibt erhalten.

3,3 Lenkung

Dacia verbaut nun endlich auch im Sandero eine elektrische Servolenkung, womit eine variable Servounterstützung in Abhängigkeit der Geschwindigkeit umgesetzt wird. Beim Rangieren ist die Lenkung endlich so leichtgängig, wie man es sich heutzutage wünscht. An der indirekten Übersetzung hat sich

ansonsten wenig geändert, das Lenkgefühl gerade um die Mittel-lage lässt immer noch zu wünschen übrig. Aber der Kleinwagen wirkt bei weitem nicht mehr so schwerfällig. Von Anschlag zu Anschlag sind mehr als drei Lenkradumdrehungen nötig.

2,3 Bremse

⊕ Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei einwandfreien 34,6 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen 205/60 R16 92H,

Michelin Primacy 4). Die Bremse lässt sich ordentlich dosieren und spricht gut an.

3,2 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Sandero Stepway verfügt serienmäßig über einen Frontrarsensor. Damit wird die Kollisionswarnung und das Notbremsystem umgesetzt, von 7 bis 170 km/h wird auf vorausfahrende Hindernisse gebremst, immerhin bis 80 km/h auf stehende. Sogar ein Kreuzungsassistent ist integriert, wobei die Funktionalität nur zufriedenstellend ist, weil eine Frontkamera zur besseren Erkennung der Szenarien nicht vorhanden ist. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Tempomat sind Serie. Weitere Assistenten darüber hinaus sind für die Basisausstattung allerdings nicht lieferbar, die meisten Konkurrenten haben hier mehr zu bieten.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der Sandero Stepway kann im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit insgesamt 70 Prozent ein noch zufriedenstellendes Ergebnis erzielen (Stand 04/2021). Die Airbag-Ausstattung ist für ein kostengünstiges Modell gar nicht schlecht, der Dacia bringt serienmäßig Front- und vordere Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe einen guten Schutz. Insassen auf den vorderen Plätzen werden überdies zum Anschnallen ermahnt, hinten wird der Anschnallstatus angezeigt; wird während der Fahrt ein Gurt gelöst, ertönt ein Signal. Im Kofferraum gibt es Verzurrösen zum Sichern schwerer Gepäckstücke.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für etwa 1,70 m große Personen, sie lassen sich also für durchschnittlich große Erwachsene nicht ausreichend weit ausziehen; die mittlere Kopfstütze hinten ist noch niedriger und bietet damit weniger Schutz. Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Platz. Ein Kofferraumtrennetz ist nicht erhältlich.

3,0 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. Kindersitze lassen sich sicher auf dem Beifahrersitz und den äußeren Plätzen der Rückbank befestigen, hinten auch mittels Isofix (inkl. i-Size-Freigabe) und Ankerhaken. Für drei Kindersitze nebeneinander reicht der Platz auf der Rückbank jedoch nicht. Über einen Schalter rechts seitlich am Armaturenbrett kann man den Beifahrerairbag deaktivieren, je nach Kindersitz ist das erforderlich (Details siehe Bedienungsanleitung).

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	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
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Den vorderen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz - die Kurbeln der hinteren Fenster sind üblicherweise für Kinder ungefährlich in der Bedienung. Die Kindersicherung in den Türen kann zu leicht auch von Kindern entfernt werden.

5,5 Fußgängerschutz

⊖ Im Euro NCAP Crashtest kann der Sandero Stepway nur 41 Prozent der Punkte für Fußgängersicherheit erzielen (Test April 2021) - das ist ein wirklich schlechtes Ergebnis. Die vordere Kante der Motorhaube sowie der Übergangsbereich der Motorhaube zur Frontscheibe und auch die A-Säulen bergen für Fußgänger beim Zusammenstoß ein sehr hohes Verletzungsrisiko. Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube oder ein Notbremsassistent mit Personen-erkennung werden nicht angeboten.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der Kraftstoffverbrauch des neuen Sandero Stepway mit dem 91 PS starken TCe Motor inklusive Start-Stopp-System liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 6,3 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 177 g pro km, die nur 26 von 60 Punkten einbringt. Die Werksangabe gibt Dacia mit 5,0 l/100 km - allerdings noch immer nach NEFZ und nicht nach WLTP, obwohl längst der WLTP-Ausstoß versteuert werden muss. Transparenz sieht anders aus. Der Verbrauch innerorts liegt im Ecotest bei 5,9 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei 7,8 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der enormer Fortschritt im Sandero Stepway wurde im Bereich Schadstoffe erzielt, denn der neue Dreizylinder-Motor ist durch die Bank sauber. Wo der Vorgänger noch mit erhöhten Partikelwerten aufgefallen ist, liegt der neue nun in allen Bereichen weit unter den Grenzwerten - auf dem Prüfstand wie auf der Straße, wie separate RDE-Messungen zeigen. In allen Disziplinen, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, bleibt der Sandero sauber. Dacia und die Konzernmutter Renault zeigen, dass auch in einem

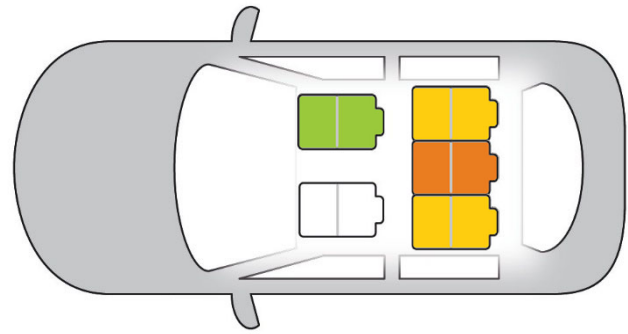
1,3 AUTOKOSTEN

1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der günstige Anschaffungspreis spricht für den Sandero Stepway, damit hält sich der Wertverlust absolut gesehen in

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

günstigen Modell eine vernünftige Abgasreinigung verbaut werden kann, bei den Benzinern wie bei den Dieselmotoren. Der Lohn sind volle 50 Punkte bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 26 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Sandero Stepway mit Turbobenziner 76 Punkte und damit vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

Grenzen. Die Ausstattung umfasst das Nötige, es gibt nur wenige Extras, welche zudem günstig sind. Die Steuer ist

benzinertypisch niedrig, sie beträgt nur 84 Euro pro Jahr. Auch die Versicherung kommt nicht teuer, dank moderater Haftpflicht- und Kaskoeinstufungen (HK 15, TK 16, VK 20). 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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Sandero Stepway TCe 90 Essential	Sandero Stepway TCe 100 ECO-G Essential
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	67 (91)	74 (101)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/2100	170/2000
0-100 km/h [s]	12,0	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	177
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,0 l/n.b. S	6,7 l/n.b. FG
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	113/126	105/114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/16	15/20/16
Steuer pro Jahr [Euro]	84	58
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	12.790	12.790

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

3-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-ISC-FCM	
Hubraum	999 ccm
Leistung	67 kW/91 PS bei 4.600 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 2.100 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO ₂ -Ausstoß	113 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.099/1.848/1.535 mm
Leergewicht/Zuladung	1.152/426 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	328/1.108 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	585/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Rumänien, Pitești

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,9/14,3/22,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,0/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,6/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	150 g/km (WTW* 177 g/km)
Reichweite	790 km
Innengeräusch 130 km/h	71,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.135/426 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/645/1.105 l

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

Betriebskosten	128 Euro	Werkstattkosten	50 Euro
Fixkosten	99 Euro	Wertverlust	141 Euro
Monatliche Gesamtkosten	418 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	84 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/16		
Basispreis Sandero Stepway TCe 90 Essential	12.790 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.01.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	13.090 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.100 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 (LED-Abblendlicht)	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/600 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	ab 500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,3

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

Stand: Dezember 2021
 Test und Text: M. Ruhdorfer