
Praxistest Dacia Sandero Stepway TCe 90: Selbstbewusster geworden

Von Jens Riedel, cen

Dass Dacia Design kann, hat die rumänische Renault-Tochter bereits mit der Erstauflage des Duster bewiesen. Der Sandero hatte da bislang das Nachsehen und wirkte irgendwie lust- und lieblos sowie langweilig geformt. Das hat sich mit der dritten Generation deutlich geändert, die seit Anfang des Jahres auf dem Markt ist. Mit markanten Karosseriebetonungen und beispielsweise eingraviertem Markennamen im Rücklicht tritt der Kleinwagen selbstbewusster als bisher auf. Und kann auch bei den inneren Werten überzeugen.

Mit den ausgestellten vorderen Kotflügeln und hinteren Schultern sowie konturierter Motorhaube und schmalen Scheinwerfern macht der Sandero eine gute Figur. Die Front wirkt beinahe schon einen Hauch zerklüftet, also absolut kein Vergleich mehr zum Vorgänger. Der Dacia hebt sich äußerlich durch eine ordentliche Portion Eigenständigkeit ab und hat die Mauerblümchen-Ecke verlassen. Auch wenn die Attraktivität des Sandero mächtig gestiegen ist, dürfte sich nach wie vor mehr als die Hälfte der Käufer für den Stepway im Crossover-Kleid entscheiden. Bei ihm kommen noch die obligatorische schwarze seitliche Beplankung und der angedeutete Unterfahrschutz sowie eine Dachreling hinzu. Der bei Neuvorstellungen immer wieder gern bemühte Passus „steht breiter auf der Straße“ trifft hier augenscheinlich tatsächlich einmal zu (und spürt man auch im Innenraum).

Die gemusterte Bespannung der Armauflagen in den Türen und der Armaturenbrettblende lockert die schwarze Plastiklandschaft des Interieurs auf angenehme Art auf. Haptisch wirkt sie allerdings etwas styroporartig. Auch die in Wagenfarbe umrandeten Lüftungsdüsen und die Zierstreifen auf den Polstersitzen bringen etwas Farbe ins Spiel. Warum allerdings sowohl Tacho als auch Drehzahlmesser noch eine zweite, unbezifferte (!) Skala im Innenkreis haben, entzieht sich dem Verständnis. Der Touchscreen – mit seitlichem Smartphonehalter – ist ausreichend berührungsempfindlich, die alternative Bedienung des Radios via Lenkradsatellit ist zunächst etwas gewöhnungsbedürftig. Das von Renault bekannte System erweist sich aber nach kurzer Zeit als funktional durchaus durchdacht.

Hinten bietet der Sandero für seine Größe überraschend viel Platz. Das betrifft nicht nur die Bein- und Kopffreiheit, auch drei Personen nebeneinander sitzen anderswo enger zusammen. Der Kofferraum des 4,10 Meter langen Stepway nimmt zwischen 328 und 1108 Liter Gepäck auf. Die Ladekante hinterlässt zwar eine kleine Stufe, ist aber relativ niedrig. Mit dem höhenverstellbaren Ladeboden lässt sich nach dem Umklappen der Rückenlehnen eine halbwegs ebene Transportfläche herstellen, allerdings fehlt es an seitlichen Führungsschienen, so dass das Absenken bzw. Anheben des Zwischenbodens recht fummelig ist. Und die Heckklappe trägt innen auch nur so viel Plastikverkleidung wie unbedingt nötig. Ohnehin müssen ein paar Abstriche an den Preis gemacht werden. So gibt es im Fond beispielsweise keinen USB-Anschluss, sondern nur die klassische Zwölf-Volt-Steckdose.

Das CVT-Getriebe dreht im Eco-Modus gerne auch einmal bis 4500 Touren hoch. Dennoch nimmt der Druck auf die Spar-Taste dem kleinen Dreizylinder spürbar die Spritzigkeit. Das Temperament des Ein-Liter-Motors bleibt aber auch dann noch für den Alltag ausreichend. Im Normalprogramm bewegt sich der kleine Motor etwa 500 Umdrehungen in der Minute über dem Eco-Niveau. Auch jenseits der Richtgeschwindigkeit gewinnt der Sandero noch spürbar an Tempo. Die Geräuschkulisse bewegt sich auf zufriedenstellendem Niveau, wobei sich der Fahrtwind und

Aluminiummotor in etwa Waage halten.

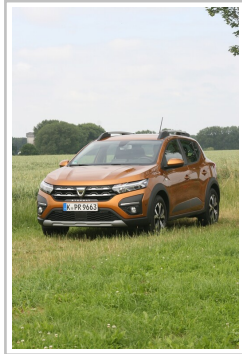
Hinnehmen müssen die Passagiere eine spürbare Wankneigung, der aber zumindest die vorderen Sitze erstaunlich viel entgegen zu setzen haben. Die Lenkung ist ausreichend präzise, und die Stopp-Start-Automatik gehört zu den flotteren ihrer Zunft. Den Normverbrauch gibt Dacia mit 4,9 bis 5,1 Litern je 100 Kilometer nach der alten NEFZ-Norm an. Dass die Papierwerte gerade bei kleineren Dreizylindern, die nach Drehzahl verlangen, in der Praxis selten zu halten sind, beweist sich auch hier wieder. Mit etwas unter sieben Litern im realen Autoalltag kann man aus unserer Sicht in diesem Fall aber zufrieden sein.

Preislich gibt es nach wie vor keinen Anlass zur Klage. Unser Testwagen in der Ausstattungsstufe Comfort (darunter rangiert das Basismodell Essential) kostet knapp 14.200 Euro. Die Extras wie Toter-Winkel-Warner, Rückfahrkamera, Klimaautomatik, elektrische Fensterheber hinten und der doppelte Kofferraumboden sowie die Leichtmetallräder und die schicke Metalliclackierung summierten sich auf 1850 Euro, wobei die Karosseriefarbe das teuerste ist. Ohnehin an Bord sind unter anderem das Multimediasystem mit Navigation und Smartphoneeinbindung, ein Tempomat, die angesichts der eingeschränkten Sicht nach schräg hinten lohnende Einparkhilfen und der höhenverstellbare Fahrersitz mit Armelehne und auch das in der Tiefe verstellbare Lenkrad. Pfiffig ist die modulare Dachreling des Stepway, deren Streben – nach etwas Schraubarbeit – um 90 Grad versetzt zu Querträgern werden. (aum/jri)

Daten Dacia Sandero Stepway TCe 90 Comfort

Länge x Breite x Höhe (m): 4,09 x 1,76 x 1,49
Radstand (m): 2,60
Motor: R3-Benziner, 999 ccm, Turbo
Leistung: 67 kW / 91 PS bei 4500–5000 U/min
Max. Drehmoment: 142 Nm bei 1750–3750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 169 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 13,4 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 4,9–5,1 Liter
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 112–115 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1162 kg / max. 412 kg
Kofferraumvolumen: 328–1108 Liter
Bodenfreiheit: 162 mm
Max. Anhängelast: 1100 kg
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 185/65 R 15
Preis: 14.190 Euro
Testwagenpreis: 16.040 Euro

Bilder zum Artikel



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



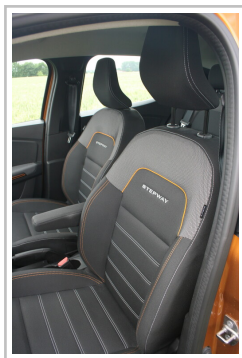
Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway: Den Bediensatelliten für das Radio kennt man von Renault.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway: Die Kofferraumklappe ist nur dort verkleidet, wo es nötig ist.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway TCe 90.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Dacia Sandero Stepway.

Foto: Auto-Medienportal.Net
