



Dacia Sandero (2013-2020)

Purer Pragmatismus

Die zweite Generation des Dacia Sandero kam 2013 auf den Markt und wird nur als Schrägheck angeboten. Das größte Kaufargument für den Kleinwagen war der Preis. Neu war das Fahrzeug bereits ab etwa 7.000 € zu haben. Doch der Preis ist auch ein Problem bei diesem Auto. Das merkt man vor allem an der teilweise sehr einfachen Ausstattung, den billigen Materialien und einer teils schlechten Verarbeitung. Zudem wurde das Fahrzeug meistens von Leuten gefahren, die nicht nur am Kaufpreis, sondern leider auch am Service gespart haben. Daher sind sehr viele schlecht gewartete Fahrzeuge in den Gebrauchtwagenbörsen zu finden und es ist erfahrungsgemäß unterdurchschnittliches Abschneiden beim TÜV zu erwarten. In nahezu allen Punkten bereitet das Fahrzeug Probleme. Ein deutlich besseres Bild ergibt sich, wenn man die ADAC Pannenstatistik betrachtet. Hier zeigt sich der Kleinwagen mit durchwegs guten Werten. Beim Fahren bereitet das Auto wegen eines sehr lauten Innenraums und schwacher Bremsen keine allzu große Freude. Punkten kann der Wagen vor allem mit dem guten Platzangebot und dem großen Kofferraum. Die Variante Stepway macht dank Höherlegung und SUV-artigem Look optisch etwas mehr her, bietet aber sonst keine Vorteile.

Empfehlung: Die Auswahl an Motoren ist sehr beschränkt. Es gibt einen Diesel mit 1,5 l Hubraum und 90 oder 95 PS. Dieser Motor bringt den Sandero ausreichend souverän in Schwung und bleibt dabei sehr sparsam. Der 1,2 l Vierzylinder-Benziner hat 73 oder 75 PS und kann auch nicht mit rasanten Fahrleistungen glänzen. Diesen Motor gibt es ab Werk auch als Autogas-Version (LPG), die durch günstige Kraftstoffkosten punktet. Mit dem 73 PS starken Dreizylinder ist man ähnlich motorisiert. Die kräftigeren Turbo-Dreizylinder mit 90 bzw. 100 PS gehen deutlich besser und brauchen auch nicht mehr Sprit als die schwächeren Benziner und sind daher unsere Empfehlung für die Benziner. In der Gasvariante ist er zudem kostengünstig unterwegs.

- ⊕ gutes Platzangebot, großer Kofferraum, wertstabil, solides Fahrwerk
- ⊖ viele schlecht gewartete Modelle im Angebot, schlechte TÜV- und Pannenstatistik, einfache Materialien, teils schlechte Verarbeitung, brummiger Motor (Dreizylinder), schwache Bremsen, schwache Heizleistung

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ADAC-Bewertung	14,3	13,6	10,1	11,0	5,5	3,5	2,4

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	10,7	9,0	7,0	4,9	3,4	2,4	1,4
	16,3	16,5	13,8	11,9	10,1	6,6	4,0
	21,8	24,1	20,5	18,8	16,8	10,7	6,6
	27,4	31,6	27,3	25,8	23,5	14,9	9,2
	>27,4	>31,6	>27,3	>25,8	>23,5	>14,9	>9,2

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik kommt der Dacia Sandero in allen Jahren auf gute Werte. Im TÜV-Report schneidet der Sandero dagegen schlecht ab. Achsaufhängung, verschlissene Brems scheiben, verstellte Scheinwerfer und Ölverlust bereiten hier die häufigsten Probleme.
Häufige Bauteilfehler	Zündschloss (2013-2017)
Rückrufe	2/2017: Mögliches Abreißen des Bremssattels vorn rechts, hervorgerufen durch einen platzen den Zylinder. Grund hierfür ist nicht konformes Material, welches durch Unterbrechung/Auf nahme des Gießvorgangs entstanden ist. Dies kann bei Vollbremsungen zu schwächerer Brems leistung führen. Die Aktion läuft seit Januar 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Kontrolle 0,3 Stunden, ggfs. Austausch +0,9 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 229 (auch andere Modelle betroffen) 4/2018: Es besteht die Gefahr eines teilweisen oder vollständigen Ausfalls der Signalanlage des Anhängers. Der Fehler äußert sich in der Beschädigung des LED-Moduls, mit dem die Signalanla ge des Anhängers gesteuert wird. Mehrere Überspannungsquellen sind möglich: Möglicherwei se besteht eine schlechte Verbindung zwischen dem AHZ-Kabelstrang und der Steckvorrichtung, und/oder das LED-Modul des AHZ-Kabelstrangs ist möglicherweise unzureichend ausgelegt und kann zeitweise auftretenden Spannungsspitzen nicht widerstehen. Die Behebung besteht aus Kontrolle und falls nötig dem Austausch des Moduls. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,6 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.538 (auch andere Modelle betroffen) 2/2019: Beeinträchtigung der Funktion des Fahrerairbags, wodurch sich dieser im Falle eines Aufpralls nicht vollständig entfaltet. Abhilfe: Austausch des Fahrerairbags. Dauer in der Werk statt: 0,8 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 8.919 (auch andere Modelle betroffen) 2/2019: Die Schweißverbindung des Pluspols ist im Fertigungsprozess des Zulieferers fehlerhaft ausgeführt worden. Auswirkung: Der Motor kann nicht gestartet werden. Abhilfe: Als vorbeu gende Maßnahme wird die Batterie kontrolliert und ggf. ausgetauscht. Dauer in der Werkstatt: Kontrolle Batterie = 0,3 Stunden, Kontrolle + Austausch Batterie = 0,4 - 0,7 Stunden (je nach Mo dell). Betroffene Fzg. in Deutschland: 204 (auch andere Modelle betroffen) 9/2020: Eine fehlende Angabe des Zuggesamtgewichtes in der Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I) kann zu einer möglichen Überschreitung der zulässigen Gesamtmasse der Zugkombinati on führen. Abhilfe: Die fehlenden Daten werden in der Zulassungsbescheinigung bei der nächs ten erforderlichen Befassung durch eine Zulassungsstelle ergänzt. Dauer in der Werkstatt: kein Werkstattaufenthalt. Betroffene Fzg. in Deutschland: 944 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

01/2013	Modellwechsel und neue Motoren: 1.2 16V (55 kW/75 PS), TCe 90 (66 kW/90 PS), dCi 90 (66 kW/90 PS) und 1.2 16V LPG (53 kW/72 PS); Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbag (inkl. Kopfschutz) sowie ESP für alle Modelle serienmäßig
07/2015	neue Motoren 1.2 16V (54 kW/73 PS) und TCe 90 LPG (66 kW/90 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6
11/2016	leichte Modellpflege, neuer Basismotor SCe 75 (54 kW/73 PS) erfüllt Schadstoffklasse Euro 6c
08/2018	Dieselmotor Blue dCi 95 (70 kW/95 PS) ersetzt dCi 90 (66 kW/90 PS)
09/2020	Baureihe eingestellt, Nachfolger Sandero (DJF) ab 01/2021

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Stepway
Länge/Breite/Höhe [mm]	4057/1733/1523	4080/1757/1618
Breite mit Spiegeln [mm]	1984	1984
Kofferraumvolumen [l]	320	320
Dachlast [kg]	80	80

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.2 16V 75	1.2 16V 75	TCe 90	TCe 100	1.2 16V LPG 75	TCe 90 LPG	dCi 90	Blue dCi 95
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1149	4/1149	3/898	3/999	4/1149	3/898	4/1461	4/1461
Leistung [kW/PS]	54/73	55/75	66/90	74/101	53/72	66/90	66/90	70/95
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	107/4250	107/4250	135/2500	160/2750	103/4250	140/2250	220/1750	220/1750
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	14,5	14,5	11,1	11,7	15,1	11,3	12,2	11,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	156	175	181	162	175	173	179
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,8 l S (NEFZ)	5,8 l S (NEFZ)	5,0 l S (NEFZ)	4,6 l S (NEFZ)	7,5 l FG (NEFZ)	6,2 l FG (NEFZ)	3,8 l D (NEFZ)	3,6 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	130 g/km	135 g/km	116 g/km	104 g/km	120 g/km	98 g/km	99 g/km	94 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	E	E	C	B	D	A	B	A
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1100/505	1100/505	1100/515	1090/555	1100/525	1090/565	1100/550	1090/595
Tankinhalt [l]	50,0	50,0	50,0	50,0	33,6	33,6	50,0	50,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/12/13	18/12/13	18/13/15	18/13/15	20/12/13	20/13/15	18/13/15	18/13/15
Steuer pro Jahr* [Euro]	94	104	60	80	74	24	150	174
Schadstoffklasse	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 5	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
 * Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.2 16V 75	1.2 16V 75	TCe 90	TCe 100	1.2 16V LPG 75	TCe 90 LPG	dCi 90	Blue dCi 95
Wartung 1	80	80	120	80	80	120	80	80
bei km/Monate	15000/12	15000/12	15000/12	30000/12	15000/12	15000/12	10000/12	10000/12
Wartung 2	290	290	230	380	290	230	190	190
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	60000/24	30000/24	30000/24	20000/24	20000/24
Wartung 3	860	860	520	-	860	520	630	630
bei km/Monate	60000/48	60000/48	60000/48	-/-	60000/48	60000/48	60000/72	60000/72
Zahnriemen	410	410	-	-	410	-	410	410
bei km/Monate	90000/48	90000/48	-/-	-/-	90000/48	-/-	160000/72	160000/72
Bremsscheiben und -beläge vorne	400	400	440	450	400	440	370	370
Bremsscheiben und -beläge hinten	1010	1010	1000	1060	1010	1000	1010	1010
Auspuffanlage (nach Kat)	480	480	480	490	480	480	420	420
Kupplung	770	770	860	900	770	860	810	810
Generator	420	420	760	1440	420	760	1000	1000
Anlasser	470	470	680	790	470	680	490	490

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.2 16V 75	1.2 16V 75	TCe 90	TCe 100	1.2 16V LPG 75	TCe 90 LPG	dCi 90	Blue dCi 95
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	94	95	91	93	95	93	99	98
Betriebskosten (Kraftstoff)	165	165	145	135	114	98	113	113
Werkstatt-/Reifenkosten	81	81	69	67	81	69	88	88
Gesamtkosten pro Monat	340	341	305	295	290	260	301	299
Gesamtkosten pro km [Cent]	27,2	27,3	24,4	23,6	23,2	20,8	24,1	24,0

Garantien

Der Sandero hat eine allgemeine Garantie drei Jahre oder 100.000 km. Zudem bietet Dacia eine zweijährige Lackgarantie und eine sechsjährige Garantie gegen Durchrostung. Außerdem gibt es eine europaweite lebenslange Mobilitätsgarantie.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der Dacia Sandero II ist zwar bei der Insassensicherheit und beim Fußgängerschutz besser als sein Vorgänger geworden, dennoch zeigt er Schwächen insbesondere beim Pfahlaufprall, beim Fußgängerschutz und bei der aktiven Sicherheit. Er erreicht deshalb nur knapp vier Sterne. Er besitzt serienmäßig Frontairbags, Seitenairbags inkl. Kopfschutz sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne. Auf den Rücksitzen gibt es keine Gurtwarner und allgemein auch fast keine Fahrerassistenzsysteme.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.