



Dacia Sandero 1.4 LPG Lauréate

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(53 kW / 72 PS)

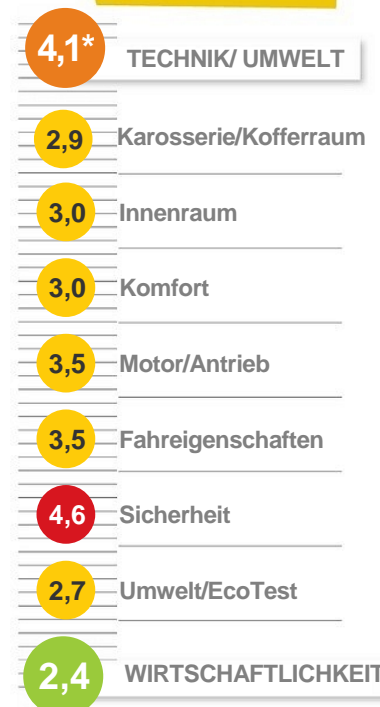
Der Dacia Sandero ist auch mit einer Autogasanlage lieferbar, wodurch dank niedriger Kraftstoffpreise günstige Betriebskosten erreicht werden. Der Verbrauch fällt aber recht hoch aus. Der durchzugsschwache Motor sorgt für nicht besonders überzeugende Fahrleistungen. Aber der Sandero ist auch eher für Stadtfahrten geeignet, lange Autobahnetappen wären aufgrund des hohen Geräuschniveaus im Innenraum sowieso nicht wirklich komfortabel. Die Schräghecklimousine überzeugt durch viel Platz im Innenraum und ein großes Gepäckabteil. Sicherheitstechnisch kann das Fahrzeug dagegen nicht überzeugen. Das wichtige elektronische Stabilitätsprogramm ist beim Sandero immer noch nicht lieferbar. Deshalb erhält das Fahrzeug eine Abwertung. Unschlagbar günstig ist dagegen immer noch der Preis. Das Fahrzeug kostet mit der Topausstattung Lauréate nur 10.990 Euro. **Karosserievarianten:** Sandero Steppway (höhergelegte Karosserie) **Konkurrenten:** Chevrolet Aveo LPG, Hyundai i20 LPG, Lada Kalina 1119 LPG, Mitsubishi Colt LPG, Opel Corsa LPG

+ bequemes Ein- und Aussteigen, großer Kofferraum, gutes Raumangebot, gut für Kindersitze geeignet, gute Wirtschaftlichkeit

- kein ESP lieferbar, schlechte Fahrleistungen, schlechter Fußgängerschutz, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL



* abgewertet wegen Sicherheitsmängeln

Verarbeitung

Der Dacia Sandero zeigt eine zufriedenstellende Verarbeitung. Im Detail sieht man, dass an vielen Stellen gespart wurde, so ist z.B. die Kofferraumladekante unverkleidet und kratzempfindlich. Auch im Motorraum hat man sich wenig Mühe gegeben, Kabel und Leitungen sauber zu verlegen. Viele Blechteile sind zwar unsauber zusammengefügt - alle wichtigen und rostempfindlichen Stellen (wie z.B. Bördelungen an Türen und Klappen) wurden aber gut abgedichtet und sollten somit rostunempfindlich sein. Im Innenraum dominiert tristes Hartplastik, welches sich nicht besonders hochwertig anfühlt. Die Verarbeitung im Innenraum ist aber angesichts des Fahrzeugpreises akzeptabel. Der Unterboden zeigt sich im vorderen Bereich glattflächig und verkleidet, das schützt den Motorraum vor Verschmutzung und reduziert Geräuschemissionen. Auf dem Dach dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden, es fehlt aber eine stabile Dachreling. Die maximale Zuladung fällt mit 390 kg nur zufriedenstellend aus.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Die LPG-Version des Sandero ist nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, im Gegensatz zu den anderen Versionen gibt es kein Reserverad. Immerhin spendiert Dacia trotzdem einen Wagenheber und Bordwerkzeug, welches im Kofferraum untergebracht ist. Die lackierten Stoßfänger sind kratzempfindlich. Die Türen werden zwar durch dicke Seitenleisten gegen Beschädigungen geschützt, allerdings sind auch diese lackiert.

Sicht

Die Übersichtlichkeit des Dacia Sandero ist zufriedenstellend. Die Fahrzeugenden können gut abgeschätzt werden, da das Heck steil abfällt und die Motorhaube nicht zu lang ist. Die Sicht auf den Verkehr ist ebenfalls akzeptabel. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können noch zufriedenstellend erkannt werden (etwas hohe Fensterunterkante). Die Rundumsicht des Sandero fällt ebenfalls durchschnittlich aus, es stören lediglich die etwas zu breiten hinteren C-Säulen und die nicht versenkbaren äußeren Kopfstützen. Die Außen- und der Innenspiegel geben ein zufriedenstellendes Sichtfeld wieder. Die Außenspiegel besitzen aber keinen asphärischen Bereich, der Innenspiegel ist nicht automatisch abblendbar. Die Scheinwerfer mit nicht mehr ganz aktuellen H4 Lampen leuchten die Fahrbahn bei Dunkelheit nicht gerade homogen aus, die Reichweite des Abblendlichts ist zudem recht gering.

⊕ Durch die abfallende Front können Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug gut erkannt werden.

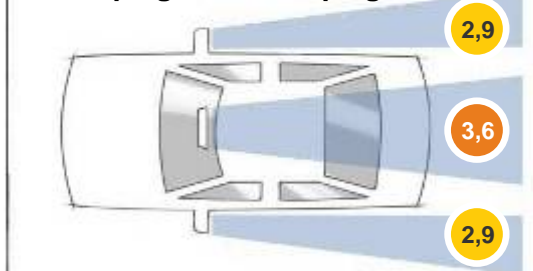


Der kombinierte Befüllanschluss für Autogas und Benzin befindet sich unter der Serientankklappe.

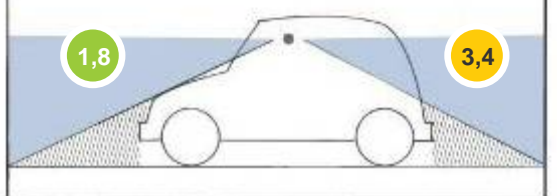
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

– Es gibt keine Einparkhilfe für das Fahrzeug. Sowohl Xenon- als auch Kurven- oder Abbiegelicht sind nicht erhältlich, in dieser Fahrzeugklasse sind diese Sicht-verbessernden Systeme aber auch nicht Standard.

2,5 Ein-/Ausstieg

+ Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, die Tasten sind dabei verwechslungssicher. Vorn wie hinten steigt man recht bequem ein und aus. Die großen, geraden Türen öffnen weit und die Sitzflächen haben eine angenehme Höhe. So ist auch das Einsteigen in engen Parklücken nicht allzu schwer. Die Türaufhalter sind dabei kräftig ausgelegt, sie besitzen aber nur zwei Rastungen. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, außer für den Fahrer.

– Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei geöffneter Tür (außer Fahrertüre) verriegelt werden kann.

2,0 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum fällt für diese Fahrzeugklasse groß aus. Er fasst bis zu 320 Liter, bei komplett vorgeklappter Rücksitzlehne sind es 600 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Durch den Gastank unter dem Kofferraum wird das Volumen gegenüber den normalen Sandero nicht eingeschränkt. Das Fahrzeug lässt sich aufgrund des steilen Hecks gut bis zum Dach beladen.



Der Kofferraum zählt mit 320 l Volumen in dieser Klasse zu den Größten. Die direkten Konkurrenten, wie z.B. Fiat Grande Punto (255 l), VW Polo (240 l) oder Opel Corsa (235 l), können hier nicht mithalten.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis knapp 1,90 m aufrecht stehen, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Die Ladeöffnung ist groß, das Format zweckmäßig und die Zugänglichkeit dank der geringen Tiefe gut.

– Um die Heckklappe zu öffnen, muss ein Druckknopf betätigt werden, wie man es von modernen Fahrzeugen nur noch selten kennt. Die Ladekante liegt zu hoch über der Fahrbahn (77 cm) und ist zudem ungeschützt und sehr kratzempfindlich. Die innere Bordwand ist ebenfalls zu hoch. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne steigt der Boden nach vorn hin an. Der Teppich lässt sich schwer säubern und nicht herausnehmen. Die Beleuchtung ist recht schwach.

2,9 Kofferraum-Variabilität

+ In der Ausstattungsvariante Lauréate ist die Rücksitzbank asymmetrisch geteilt klappbar. Der Klappmechanismus lässt sich einfach und ohne großen Kraftaufwand bedienen.

– Im Kofferraum gibt es keine Ablagemöglichkeiten für kleine Gegenstände.

3,0

INNENRAUM

3,8

Bedienung

Insgesamt fällt die Eingewöhnungszeit dank der wenigen Schalter gering aus.

⊖ Die Ergonomie der Schalter lässt aber noch deutlichen Spielraum für Verbesserungen. In vielen Details kann der Sandero nicht überzeugen. Das Armaturenbrett liegt im Verhältnis zum Fahrer zu weit unten. Dadurch sind die in der Mittelkonsole positionierten Schalter kaum zu sehen. Vor allem gilt das für die Heizungseinsteller, deren Symbole nur mit Verrenkung erkennbar sind. Der "unsichtbare" Hebel für die Innenluftzirkulation hat zudem keine automatische Umschaltung auf Frischluftzufuhr. Die Fensterschalter befinden sich nicht in den Türen, sondern ungünstig in der Mittelkonsole. Sie funktionieren nicht ohne Zündung und haben weder eine Antippautomatik noch einen Einklemmschutz. Unbeleuchtet und unter der Handbremse versteckt ist der Einstellknopf für die elektrischen Außenspiegel untergebracht. Hier findet sich auch der Umschalter von Autogas- auf Benzinbetrieb. Dort sieht man den Vorrat an Autogas, allerdings ist Anzeige nur sehr grob ablesbar. Der Fahrer muss sich dazu stark vom Verkehrsgeschehen abwenden. Die Leuchtweitenregulierung ist kaum zu erreichen und unbeleuchtet. Das Zündschloss ist nicht gleich zu finden, weil es unbeleuchtet und weit hinter dem Lenkrad untergebracht ist. Die weiß unterlegten, bei eingeschaltetem Fahrlicht rot leuchtenden Ziffern der Instrumente sind wenig kontrastreich. Tagsüber können die schwach beleuchteten Warnsymbole aufgrund der weißen Zifferblätter so gut wie nicht erkannt werden. Der vordere Scheibenwischer besitzt keine Antippfunktion, beim Betätigen der Waschanlage laufen die Scheibenwischer nicht mit, diese müssen dann extra eingeschaltet werden. Außerdem fehlt ein Hupknopf im Lenkrad, die Hupe ist nur über einen Schalter im Blinkerhebel zu betätigen. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe weit weg sind. Das aufpreispflichtige Radio ist in noch guter Höhe angebracht und aufgrund der wenigen Tasten und Funktionen gut zu bedienen. Der Lautsprecherklang vermittelt aber wenig Hörgenuss. Ein Bordcomputer ist bei der Variante mit Autogas nicht erhältlich. Bei geöffneter Türe oder Heckklappe wird dies zwar durch eine Leuchte im Instrumenteneinsatz angezeigt, ist die Heckklappe aber angelehnt und nicht richtig verschlossen, wird keine Warnung ausgegeben. Lediglich bei ganz geöffneter Heckklappe wird gewarnt, aber das würde man auch durch den unangenehmen Luftzug im Innenraum spüren.



Zeitgemäßes Design und ordentliche Verarbeitung sprechen für den Dacia Sandero. Bei der Funktionalität besteht allerdings noch Raum für Verbesserungen.

2,0

Raumangebot vorne*

⊕ Vorn hat man viel Platz (auch subjektiv) - Innenbreite und Kopffreiheit sind großzügig bemessen. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für knapp 1,90 m Personengröße weit genug zurückschieben.

2,8 Raumangebot hinten*

Hinten haben Mitfahrer bis ca. 1,75 m Größe ausreichend Kniefreiheit (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit ist auch hier großzügig, ebenso wie die Innenbreite. Hinten finden bis zu drei Personen ausreichende Platzverhältnisse vor, wobei die Ellenbogenfreiheit bei drei Personen etwas eingeschränkt ist.



Auf den hinteren Sitzplätzen wird ein gutes Raumgefühl vermittelt. Personen bis 1,75 m Körpergröße können ausreichend Platz genießen.

3,0 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk des Dacia Sandero ist tendenziell weich abgestimmt. Dadurch zeigt sich das Fahrzeug bei kurzen Bodenwellen oder beim Überfahren von Kanaldeckeln recht komfortabel. Lange Bodenwellen auf der Autobahn regen die Karosserie dagegen zu leichtem Nachschwingen an. Die Seitenneigung könnte etwas geringer sein. Insgesamt ist die Abstimmung aber recht gut gelungen.

3,3 Sitze

Die Vordersitze bieten einen akzeptablen Sitzkomfort. Die recht weichen Polster lassen etwas an Rückenunterstützung vermissen, zudem sind die Lehnen für große Personen zu kurz geraten. Eine einstellbare Lordosenstütze ist nicht erhältlich. Der Seitenhalt der Vordersitze geht in Ordnung. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, die Bedienung der Höheneinstellung ist aber kompliziert. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend. Auf den hinteren Sitzen findet man einen zufriedenstellenden Sitzkomfort mit ordentlicher Unterstützung der Oberschenkel und angenehmer Schräge der Lehnen. Allerdings sind auch hier die Lehnen für große Personen zu kurz. Die Rücksitzlehnen sind kaum ausgeformt und bieten sehr schlechten Seitenhalt.

3,8 Innengeräusch

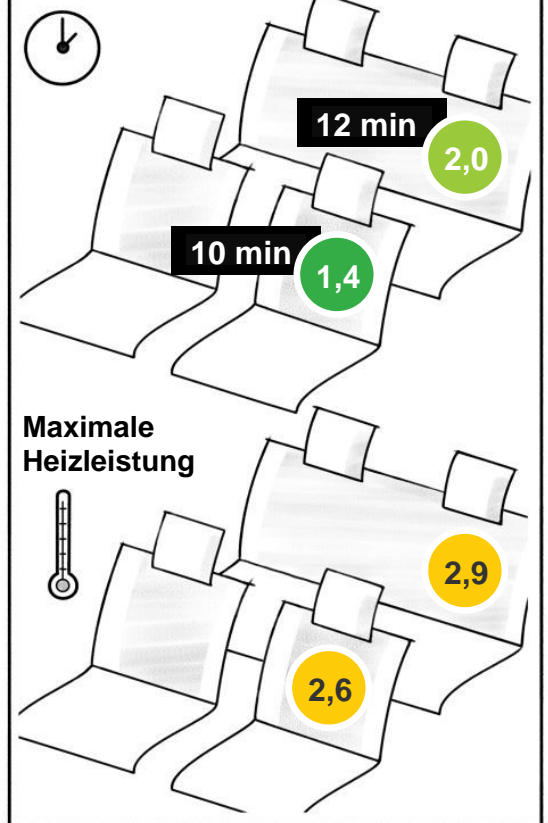
Das Fahrgeräusch ist auf der Autobahn ziemlich hoch, schon bei 130 km/h dringen deutliche Wind- und Motorgeräusche in den Innenraum. Bei hohen Drehzahlen neigt der Motor zu leichtem Dröhnen.

2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne wie hinten spontan an und erwärmt den Innenraum in kurzer Zeit. Eine manuelle Klimaanlage ist gegen Aufpreis erhältlich.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

– Die Temperatur- und Luftverteilung ist nur sehr grob einstellbar, es muss oft nachjustiert werden, um die Wunschttemperatur im Fahrzeug zu halten.

3,5 MOTOR/ANTRIEB

4,5 Fahrleistungen*

– Die Fahrleistungen des Dacia Sandero 1,4 LPG sind nicht besonders überzeugend. Um zumindest eine akzeptable Beschleunigung zu erreichen, muss der Motor weit ausgedreht werden. Die Elastizität ist vor allem im fünften Gang sehr schlecht. Immerhin werden im Benzinmodus geringfügig bessere Fahrleistungen erreicht.

3,3 Laufkultur

Der Motor läuft bei Drehzahlen über 3000 U/min recht rau, wirkt angestrengt und produziert lautes Dröhnen.

2,7 Schaltung

+ Die Vorwärtsgänge sind präzise geführt, bei schnellen Gangwechseln können sie aber leicht haken. Die Schaltwege fallen noch zufriedenstellend aus.

– Schnelles Einlegen des Rückwärtsganges quitiert das Getriebe mit lautem Krachen.

3,0

Getriebeabstufung

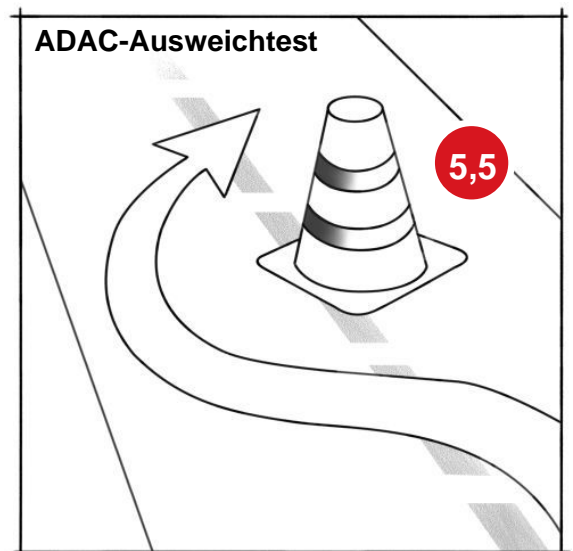
Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes ist eher lang und soll so den Verbrauch reduzieren. In Verbindung mit der Durchzugsschwäche ist das jedoch eher ungünstig.

3,5 FAHREIGENSCHAFTEN

4,3 Fahrstabilität

Der Dacia Sandero zeigt eine noch akzeptable Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt der Aufbau deutlich nach, ein elektronisches Stabilitätsprogramm ist nicht lieferbar, welches hier eingreifen könnte. Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den Sandero dagegen nur wenig.

– Der Sandero ist ausschließlich ohne ESP lieferbar. Beim ADAC-Ausweichtest schleudert das Fahrzeug unkontrolliert.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,0

Kurvenverhalten

Der Dacia Sandero ist untersteuernd ausgelegt, bei schneller Kurvenfahrt schiebt das Fahrzeug deutlich, aber kontrollierbar in Richtung Fahrbahnrand. Lastwechselreaktionen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden. Auch hier fehlt das ESP, um den Fahrer in einer kritischen Fahrsituation zu unterstützen.

3,5

Lenkung*

Die Lenkung spricht passabel an, ist aber wenig zielgenau und vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand beim Rangieren könnte etwas geringer sein. Der Wendekreis fällt mit knapp über elf Meter für diese Fahrzeugklasse groß aus.

3,2

Bremse

Der Bremsweg des Dacia Sandero fällt mit 39,5 m von 100 km/h bis zum Stillstand noch akzeptabel aus (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Bremsenfading konnte auch nach mehrmaligen Vollbremsungen nicht festgestellt werden, die Bremsanlage ist sehr standfest. Die Dosierbarkeit der Bremse ist gut, sie spricht gut an.

4,6

SICHERHEIT

4,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

– Den Dacia Sandero gibt es immer noch nicht mit ESP. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Immerhin ist ein Bremsassistent an Bord, welcher den Fahrer bei einer Notbremsung unterstützt. Es fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten in den Türen, welche den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen.

2,7

Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Dacia Sandero ist nur in der Topausstattung Lauréate mit Gurtstrammern und Seitenairbags ausgestattet. Damit erreicht das Fahrzeug gute 31 Punkte bei der Insassensicherheit (vier Sterne). Die Crashtests laut EuroNCAP wurden auch mit der Basisvariante durchgeführt. Hier würde der Sandero nur magere drei Sterne erreichen. Beim Kauf sollte unbedingt die Topausstattung gewählt werden, da hier wenigsten Seitenairbags verbaut sind. Die Kopfstützen vorne lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m weit genug herausziehen, hinten reichen diese für 1,70 m große Personen. Sowohl vorne als auch hinten sind die Kopfstützen nahe am Kopf, wodurch diese bei einem Heckaufprall gut wirken können.

– Vorn befinden sich in Kopfnähe kantige Gurtbeschläge, auch die abstehenden Haltegriffe sind sehr hart und bedrohlich. Für Warndreieck, Verbandkasten und Warnweste fehlen im Bereich des Fahrersitzes Halter. Im Dacia Sandero sind keine Anschnallerinnerer verbaut, auch nicht für der Fahrer. An den wackeligen Klapp-Türgriffen kann nach einem Unfall nur wenig Zugkraft aufgebracht werden, um verklemmte Türen zu öffnen.

2,1

Kindersicherheit

- ⊕ Der Dacia Sandero erhält beim EuroNCAP Crashtest noch gute 38 Punkte für die Kindersicherheit. Auf den Außensitzen der Rückbank können Kindersitze sowohl mit den normalen Gurten als auch mit Isofix und Ankerhaken stabil befestigt werden. Einzig die etwas weichen Sitzpolster sorgen dafür, dass beim Befestigen der Kindersitze etwas mehr Kraftaufwand erforderlich ist. Die an losen Bändern hängenden Gurtschlösser sind zwar nicht ideal, behindern den sicheren Einbau von Kindersitzen aber dank der guten Zugänglichkeit nur wenig. Verwendet man Kindersitze mit Ankerhaken, sollte beachtet werden, dass das Kofferraumvolumen dadurch etwas eingeschränkt wird, weil die Bänder dann quer durch den Kofferraum verlaufen (Haken ungünstig positioniert). Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schalter am Armaturenbrett deaktivieren. Dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Babyschalen befestigt werden. Vorwärts gerichtete Kindersitze sind dagegen laut Bedienungsanleitung generell nicht erlaubt.
- ⊖ Der mittlere Platz der Rückbank ist für Kindersitze ungeeignet, da keine stabile Befestigung möglich ist.

4,4

Fußgängerschutz

- ⊖ Der Fußgängerschutz ist schlecht, denn der komplette Stoßfänger und die meisten Bereiche der Motorhaube sind sehr hart gestaltet. Lediglich der mittlere Bereich der Motorhaube ist leicht entschärft. Nur 6 von max. 36 Punkten werden beim Fußgängerschutz laut EuroNCAP erreicht.

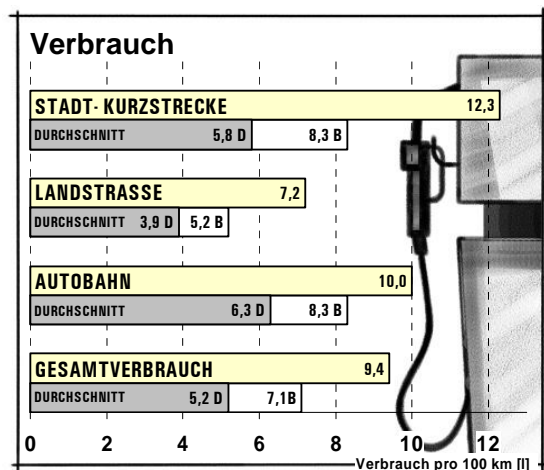
2,7

UMWELT/ECOTEST

4,1

Verbrauch/CO₂*

- ⊖ Der Dacia Sandero 1,4 LPG zeigt sich sowohl im Autogas- als auch im Benzinbetrieb nicht besonders sparsam. So beträgt der Verbrauch im Autogasbetrieb durchschnittlich 9,4 l/100 km, der CO₂-Ausstoß liegt bei 152 g/km. Im Benzinbetrieb liegt der Verbrauch zwar niedriger (7,3 l/100 km), der CO₂-Ausstoß fällt aber mit 172 g/km höher aus. Grund: Der Verbrauch an Autogas liegt höher, da die Energiedichte von Autogas niedriger ist als von Benzin (also wird mehr Kraftstoff für die gleiche Energiemenge benötigt). Allerdings ist der für das CO₂ verantwortliche Kohlenstoffgehalt im Kraftstoff bei Autogas deutlich geringer als bei Benzin. Daher liegt im Autogasbetrieb der CO₂-Ausstoß trotz des höheren Verbrauchs deutlich niedriger. Im Einzelnen fällt vor allem der Stadtverbrauch mit 12,3 l/100 km (Benzinbetrieb: 9,3 l/100 km) recht hoch aus. Außerorts sind es 7,2 l/100 km (Benzinbetrieb: 5,6 l/100 km) und auf der Autobahn 10,0 l/100 km (Benzinbetrieb: 7,9 l/100 km).



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

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sowohl im Autogas- als auch im Benzinbetrieb niedrig aus. So werden für den Schadstoffausstoß im Autogasbetrieb 48 Punkte und im Benzinbetrieb 49 Punkte erreicht. Insgesamt erhält der Dacia Sandero 1,4 LPG in beiden Betriebsarten drei Sterne im EcoTest (Autogas: 67 Punkte, Benzin: 60 Punkte).

2,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,5 Betriebskosten *

⊕ Trotz des nicht besonders niedrigen Verbrauchs fallen die Betriebskosten aufgrund des günstigen Preises für Autogas noch niedrig aus.

3,3 Werkstatt- / Reifenkosten *

Alle 15.000 km oder mindestens ein Mal jährlich muss der Dacia zum Service in die Werkstatt. Der 1,4 Liter-Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der nach 90.000 km oder nach vier Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Es werden gemäß Angaben des Herstellers langlebige Verschleißteile, wie beispielsweise Kupplung oder Auspuffanlage spendiert, sowie eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km gewährt. Über die Renault-Werkstätten besteht ein dichtes Servicenetz.

⊖ Die Preise für die Werkstattstunde sind relativ hoch, da die Arbeiten in den teuren Renault-Werkstätten ausgeführt werden.

3,9 Wertstabilität *

Dem Dacia Sandero kann prozentual gesehen zwar nur ein mittelmäßiger Restwertverlauf vorausgesagt werden, aufgrund des günstigen Anschaffungspreises fällt der absolut gesehene Wertverlust aber deutlich niedriger aus, was sich positiv auf die absoluten monatlichen Kosten auswirkt.

1,9 Kosten für Anschaffung *

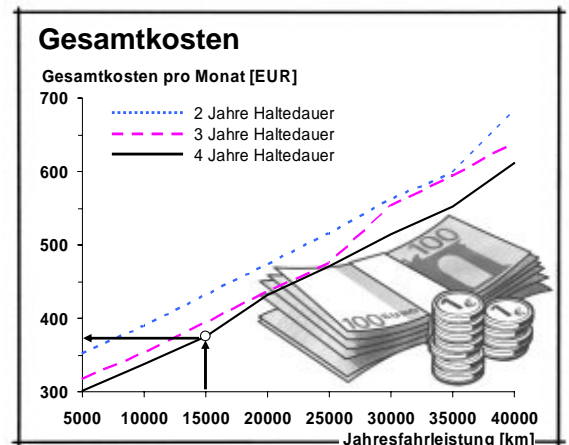
⊕ Der Anschaffungspreis für den Dacia Sandero 1,4 LPG Lauréate liegt bei günstigen 10.990 Euro. Immerhin sind in dieser Ausstattungsvariante die wichtigen Seitenairbags an Bord. Trotzdem fällt die Serienausstattung der Topausstattungsvariante nicht besonders großzügig aus - so kostet sogar ein Radio noch Aufpreis. ESP gibt beim Dacia Sandero überhaupt nicht, das ist nicht mehr zeitgemäß.

2,7 Fixkosten*

Die jährlichen Fixkosten liegen im guten Mittelfeld der Fahrzeugklasse. Vor allem die jährlichen Steuern liegen mit lediglich 58 Euro niedrig. Speziell die Einstufung in der Haftpflichtversicherung fällt ungünstig aus, die Vollkaskoversicherung ist dagegen deutlich günstiger eingestuft.

1,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die geringen Betriebskosten und der günstige Anschaffungspreis (geringer absoluter Wertverlust) sorgen für niedrige monatliche Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 375 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.2 16V	1.6	1.5 dCi	1.5 dCi	1.4 LPG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1149	4/1598	4/1461	4/1461	4/1390
Leistung [kW(PS)]	55(75)	55(75)	64(87)	50(68)	63(86)	53(72)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	112/3000	107/4250	128/3000	160/1700	200/1900	112/3000
0-100 km/h[s]	13,0	13,6	11,5	15,0	13,0	13,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	161	161	174	157	167	161
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,0 S	6,4 S	7,5 S	4,9 D	5,0 D	9,4 FG
CO2 [g/km]	155	139	165	120	120	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/16/18	18/16/18	18/18/18	20/18/18	20/18/18	18/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	98	62	122	160	160	58
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	380	376	435	394	401	363
Preis [Euro]	6.990	7.990	9.990	10.990	11.590	9.990

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1390 ccm
Leistung	53 kW (72 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	112 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,05/10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	11,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	9,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,3/ 7,2/ 10,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	135g/km/ 152g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4020/1746/1534 mm
Leergewicht/Zuladung	1155 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/600 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570 kg/1050 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	34 l
Reichweite	360 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (nicht LPG)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	460 Euro°
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/150 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	850 Euro°
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro
Leichtmetallfelgen (15 Zoll)	600 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	98 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	68 Euro
Monatlicher Wertverlust	164 Euro
Monatliche Gesamtkosten	375 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/16/18
Grundpreis	10.990 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Dacia Sandero 1.4 LPG Lauréate

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	3,5
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	4,3
Sicht	3,4	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	3,5
Kofferraum-Volumen*	2,0	Bremse	3,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Sicherheit	4,6
Kofferraum-Variabilität	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,7
Innenraum	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Bedienung	3,8	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	4,4
Raumangebot hinten*	2,8	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,1
Komfort	3,0	Schadstoffe	1,2
Federung	2,6		
Sitze	3,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,4
Innengeräusch	3,8	Betriebskosten*	2,5
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Motor/Antrieb	3,5	Wertstabilität*	3,9
Fahrleistungen*	4,5	Kosten für Anschaffung*	1,9
Laufkultur	3,3	Fixkosten*	2,7
Schaltung	2,7	Monatliche Gesamtkosten*	1,9
Getriebeabstufung	3,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest