



Dacia Sandero TCe 90 Lauréate

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

Die Neuauflage des Sandero zeigt sich optisch und technisch auf aktuellem Stand. Die erfolgreichen Tugenden des Vorgängers wurden dagegen beibehalten: Das großzügige Platzangebot, der üppige Kofferraum und nicht zuletzt der konkurrenzlos günstige Preis zählen auch weiterhin zu den wichtigsten Merkmalen der Sandero-Baureihe. Das wichtige ESP ist nun Serie und auch die neuen Renault-Motoren sind jetzt für die rumänische Konzerntochter verfügbar. Der Testwagen mit 90 PS starkem Dreizylinder-Motor sorgt für zufriedenstellende Fahrleistungen. Der Verbrauch fällt dabei mit 5,7 l/100 km akzeptabel aus. Insgesamt kann man für den Preis mit dem Gebotenen zufrieden sein - einige Patzer verhindern aber schlussendlich eine bessere Benotung: Der Bremsweg ist zu lang, Kopfairbags sind nicht lieferbar und auch beim Komfort müssen deutliche Abstriche gemacht werden. Dem gegenüber steht der unschlagbare Preis von 10.090 Euro - wer also mehr aufs Geld schaut als auf Perfektion im Detail, ist mit dem Dacia Sandero gut bedient. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: u.a. Chevrolet Aveo, Lada Kalina, Mitsubishi Colt, Nissan Micra.

+ gutes Platzangebot, großer Kofferraum, sehr gute Wirtschaftlichkeit

- keine Kopfairbags erhältlich, mäßiger Bremsweg, indirekte Lenkung, hohes Geräuschniveau, schwache Heizung



ADAC-URTEIL

2,9 AUTOTEST

1,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,8 Senioren

3,0 Langstrecke

3,1 Transport

3,5 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Die Verarbeitungsqualität des Dacia Sandero kann zwar keine Glanzpunkte setzen, für ein Fahrzeug dieser Preisklasse kann man aber zufrieden sein. Die Karosserie zeigt sich akzeptabel verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, wenn auch nicht besonders schmal. Die Türfalze sind zufriedenstellend abgedichtet. Im Innenraum dominieren einfach gehaltene Kunststoffe die sich nicht besonders hochwertig anfühlen, trotzdem aber überraschend gut verarbeitet sind. Chromränder und silberfarbene Applikationen werten den Innenraum auch optisch etwas auf. Der Motorraum ist von unten gut abgeschottet und verschmutzt somit nicht so stark - im weiteren Verlauf ist der Unterboden aber zerklüftet und aerodynamisch kaum optimiert. Die Türschweller sind nicht ideal gegen Verschmutzung abgedichtet, besitzen aber einen Schwellerschutz.

+ Dacia spendiert dem Sandero einen teuren Dämpfer anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten. Eine Klappe im Tankstutzen verhindert eine Fehlbetankung mit Dieselmotorkraftstoff anstatt mit Benzin.

- Die Ladekante im Kofferraum ist unverkleidet und besitzt scharfe Kanten, an denen man sich leicht verletzen kann. Zudem wird der Lack beim Ein- und Ausladen von Gepäck schnell beschädigt. Weder die Türen noch die lackierten Stoßfänger werden durch Schutzleisten vor leichten Parkremplern geschützt. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden.

2,4

Alltagstauglichkeit

Der Dacia Sandero besitzt mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine gute Alltagstauglichkeit.

+ Mit dem 50 l Benzintank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von knapp 900 km realisieren. Auf dem Dach dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden. Es gibt aber keine stabile Reling. Dank der kompakten Außenmaße eignet sich der Kleinwagen auch gut für die Stadt. Gegen Aufpreis gibt es ein vollwertiges Reserverad, welches der Größe der Fahrbereifung entspricht (im Testwagen verbaut). Damit ist man auch im Falle einer Reifenpanne uneingeschränkt mobil.

- Die maximale Zuladung beträgt gerade noch akzeptable 450 kg. Als Zugfahrzeug eignet sich das Fahrzeug dagegen nur wenig. Die zulässige Anhängelast beträgt 1.100 kg (gebremst bei 12% Steigung).

3,4

Sicht

Das Sichtkapitel gehört nicht zu den Stärken des Kompaktwagens. Die Rundumsicht fällt eher mau aus, die Rückspiegel sind nicht besonders groß und moderne Licht- oder Assistenzsysteme sucht man vergebens.

+ Die Außenabmessungen des Schrägheckmodells lassen sich recht gut abschätzen. Die steil stehende Heckklappe trägt dazu bei, dass das hintere Fahrzeugende gut abgeschätzt werden kann. Auch die Front lässt sich zufriedenstellend einsehen. Die leicht erhöhte Sitzposition erlaubt eine zufriedenstellende Übersicht auf den umliegenden Verkehr.



Breite Dachsäulen und die hohe Fensterunterkante verhindern eine gute Sicht nach hinten.

Durch das separate Tagfahrlicht wird man auch tagsüber vom entgegenkommenden Verkehr besser erkannt. Eine Einparkhilfe hinten gibt es nur in der getesteten Top-Ausstattungsvariante, dann aber trotzdem noch gegen Aufpreis.

⊖ Die Rundumsicht wird vor allem durch die sehr breiten C-Säulen hinten eingeschränkt. Aber auch die restlichen Säulen sind nicht besonders schmal, was in der Summe nur zu einem ausreichenden Ergebnis führt. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe nicht ideal erkannt werden. Die optionale Einparkhilfe hinten ist deshalb durchaus empfehlenswert. Der Innenspiegel gibt nur ein kleines Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs wieder. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich. Die Außenspiegel sind akzeptabel groß, es fehlt ihnen aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs nicht so gut erkannt werden können. Die Halogenscheinwerfer mit nicht mehr aktueller H4-Technik sorgen nur für eine akzeptable Fahrbahnausleuchtung. Vor allem das Fernlicht könnte etwas heller sein. Xenonscheinwerfer sind nicht lieferbar. Die Scheibenwischer sorgen für kein besonders gutes Wischergebnis. Das Wischfeld ist recht klein und bei hohen Geschwindigkeiten rubbeln die Scheibenwischer (kein Aerotwin).

2,7 Ein-/Ausstieg

Ab der mittleren Ausstattungsvariante "Ambiance" ist der Sandero mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Knöpfe der Fernbedienung kann man leicht verwechseln, auch Komfortfunktionen wie Öffnen oder Schließen der Fenster per Funkfernbedienung sucht man vergebens.

⊕ Vorne wie hinten steigt man im Sandero gut bis zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller liegt niedrig, wodurch man beim Einsteigen die Beine nicht zu weit anheben muss, gleichzeitig gefällt die hohe Türöffnung - auch große Personen müssen nicht fürchten, den Kopf am Dachholm anzuschlagen. Die Sitzhöhe ist akzeptabel und der Abstand zwischen Schweller und Sitz fällt nicht zu groß aus. Auch hinten gibt es dank der großen Türausschnitte kaum Anlass zur Kritik. Für ein Fahrzeug im Kleinwagensegment steigt man hier verhältnismäßig gut ein und aus. Für alle Insassen außer dem Fahrer gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Die Türaufhalter sind zwar zufriedenstellend dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rasterungen. In engen Parklücken besteht die Gefahr, die Tür ans Nachbarauto zu schlagen, da die Tür schon in der ersten Rasterungen einen recht großen Öffnungswinkel besitzt. An den extrem spitzen Ecken der Türoberkante kann man sich leicht verletzen.

2,5 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des Dacia Sandero bietet mit 290 l ein für diese Fahrzeugklasse übliches Kofferraumvolumen (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung beträgt bis zum Dach gemessene Volumen 430 l.

Rundumsicht



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.

⊕ Bei umgeklappten Rücksitzen beträgt das Kofferraumvolumen bis Fensterunterkante 565 l und das maximale Volumen bis zum Dach 1.095 l.

3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Um die Heckklappe zu öffnen, muss ein Druckknopf betätigt werden, wie man es von modernen Fahrzeugen nur noch selten kennt. Dann schwingt die Klappe aber mit geringem Kraftaufwand auf und lässt sich auch einfach wieder schließen. Das Kofferraumformat geht insgesamt in Ordnung. Durch die geringe Tiefe kommt man einwandfrei ans Gepäck und muss sich nicht besonders tief in den Kofferraum beugen. Die Breite des Kofferraums liegt auf Klassenniveau. Erfreulich ist die hohe und recht breite Ladeöffnung des Schrägheckmodells, was das Einladen von sperrigen Gegenständen erleichtert.

⊕ Durch die weit öffnende Heckklappe laufen auch große Personen nicht Gefahr, sich den Kopf an der geöffneten Klappe zu stoßen.

⊖ Die Ladekante liegt mit 77 cm über der Fahrbahn zu hoch, zudem ist sie unverkleidet und dadurch sehr kratzempfindlich. Durch den tief liegenden Ladeboden muss das Gepäck beim Ausladen über eine rund 20 cm hohe Stufe gehoben werden. Klappt man die Rücksitze um, entsteht kein komplett ebener Ladeboden, da die geklappten Lehnen nach vorne leicht ansteigen. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.



Der Kofferraum mit 290 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (320 l) etwas kleiner ausgefallen.

3,3 Kofferraum-Variabilität

In der Ausstattungsvariante Lauréate ist die Rücksitzbank asymmetrisch geteilt klappbar. Der Klappmechanismus lässt sich insgesamt zufriedenstellend und ohne großen Kraftaufwand bedienen. Störend ist lediglich, dass der Mittelgurt zum Klappen der Lehnen umständlich ausgehängt werden muss.

⊖ Im Kofferraum gibt es keine Ablagemöglichkeiten für kleine Gegenstände. Auch Verzurrösen zum Sichern von schwerem Gepäck gibt es nicht.

2,9 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Durch die wenigen Funktionen und Schalter findet man sich im Sandero schnell zurecht, die Eingewöhnungszeit fällt gering aus. Besondere Komfortausstattungen sucht man allerdings vergebens. Zudem sind einige Schalter ergonomisch nicht perfekt angeordnet.

⊕ Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten einen zufriedenstellenden Kontrast. Das optionale Touch-Display des Radio-/Navigationssystems ist einwandfrei positioniert. Auch die Bedienung funktioniert problemlos und die Menüführung ist sinnfällig. Der Lautsprecherklang vermittelt aber kaum Hörgenuss. Das Navigationssystem "Media-Nav" ist für geringen Aufpreis erhältlich und lässt sich weitgehend wie eine mobiles Gerät bedienen. Für die 180 Euro kann man mit der Funktion des Geräts durchaus zufrieden sein.



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

Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab - das spart Kraftstoff. Bei geöffneter Türe oder Heckklappe wird dies durch eine zentrale Leuchte im Instrumenteneinsatz angezeigt, man erkennt aber nicht, welche Türe nicht richtig verschlossen ist. Die Anzahl an Ablagen ist vorne wie hinten gut bis zufriedenstellend. Vorne findet man Becherhalter und Türfächer, allerdings keine Flaschenhalter. Hinten gibt es Lehnentaschen, einen Becherhalter und kleine Türfächer. Das Handschuhfach ist groß, aber unbeleuchtet. Der nur in dieser Ausstattung erhältliche Bordcomputer ist akzeptabel bedienbar und beinhaltet die wichtigsten Informationen wie Restreichweite und Durchschnittsverbrauch. Bei Wahl des Lederlenkrads findet man auch einen Tempomat und Limiter an Bord. Die eingestellte Geschwindigkeit wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

⊖ Das Lenkrad lässt sich nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen, eine Längsverstellung fehlt ganz. Das Zündschloss ist nicht gleich zu finden, weil es unbeleuchtet und weit hinter dem Lenkrad untergebracht ist. Zudem gestaltet sich das Einstecken des Schlüssels fummelig. Der vordere Scheibenwischer besitzt eine Intervallfunktion und zwei Wischergeschwindigkeiten. Die Intervallfunktion ist aber nicht einstellbar, es fehlt zudem eine Antippfunktion. Die digitale Tankanzeige lässt sich nur recht grob ablesen, eine Anzeige für die Motortemperatur sucht man vergebens. Die Funktionen der Heizung/Klimaanlage sind selbsterklärend aber aufgrund der Drehschalter etwas umständlich. Zudem ist das Bedienteil sehr tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Straße abwenden muss, um Einstellungen an der Heizung vorzunehmen. 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. Die Fensterkurbeln der hinteren Türen lassen sich zumindest mit wenig Kraftaufwand bedienen. Gegen Aufpreis gibt es auch für hinten elektrische Fensterheber (nicht im Testwagen). Es fehlt ein gut erreichbarer Hupenknopf am Lenkrad, die Hupe ist nur über eine Taste im Blinkerhebel zu betätigen. Der Sandero besitzt keinen Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken). Einige Schalter wie die sehr ungünstig angebrachte Leuchtweitenregulierung, die Lenkradtasten oder der Spiegeleinsteller sind unbeleuchtet und bei Dunkelheit schlecht zu finden.

2,2 Raumangebot vorne*

Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde auch für deutlich größere Personen ausreichen.

+ Dank der sehr großzügigen Innenbreite und der recht niedrigen Fensterlinie findet man im Sandero ein gutes subjektives Raumgefühl vor.

3,2 Raumangebot hinten*

+ Auch hinten findet man dank des sehr breiten Innenraums ein gutes Raumgefühl vor.

⊖ Nicht perfekt sind die Platzverhältnisse im Fußbereich. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben nur noch kleine Personen von ca. 1,70 m genügend Beinfreiheit. Auch hinten würde die Kopffreiheit für deutlich größere Personen ausreichen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Sandero werden keine Sitzvarianten angeboten, zudem sind die hinteren Sitze nicht längsverschiebbar. Die Innenraum-Variabilität ist deshalb nur ausreichend.

3,3

KOMFORT

2,7

Federung

Die Abstimmung des Fahrwerks ist Dacia recht gut gelungen. Allerdings fehlt es etwas an Feinabstimmung. Gelegentlich spricht das Fahrwerk hölzern auf grobe Fahrbahnunebenheiten an. Lange Bodenwellen werden insgesamt ordentlich abgedämpft, auch wenn bei hoher Zuladung die Hinterachse etwas zum Nachschwingen neigt. Kurze Fahrbahnunebenheiten oder grobe Schlaglöcher fordern die Federung stärker. Diese dringen dann deutlich zu den Insassen durch. Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu leichtem Stuckern. Auf Querfugen spricht vor allem die Hinterachse nicht perfekt an und reicht diese deutlich durch. Vertikalschwingungen sowie die Seitenneigung bewegen sich im üblichen Bereich und fallen nicht negativ auf. Im Stadtbetrieb kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

3,3

Sitze

Der Sitzkomfort ist insgesamt zufriedenstellend, es fehlt aber noch an Einstellmöglichkeiten. Der Fahrersitz lässt sich nur umständlich in drei Positionen in der Höhe einstellen. Während der Fahrt lässt sich die Höheneinstellung kaum bedienen. Die Konturen der Vordersitze gehen noch in Ordnung, bieten aber kaum Körperunterstützung und nur wenig Seitenhalt. Die Sitzfläche fällt recht kurz aus, wodurch große Fahrer kaum Oberschenkelunterstützung erhalten. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen. Insgesamt ist die Sitzposition nicht für alle Staturen ideal, da sowohl die Einstellmöglichkeiten des Sitzes als auch des Lenkrads begrenzt sind.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar. Der Sitzkomfort auf den Rücksitzen fällt schlecht aus. Man sitzt zu aufrecht und die Lehnen sind im oberen Bereich recht hart, wodurch man immer einen unangenehmen Druck im Schulterbereich verspürt. Die Sitzfläche bietet kaum Oberschenkelunterstützung. Durch die kaum konturierten Sitzpolster findet man hinten nur wenig Halt. Auf den luftundurchlässigen Schaumgummibezügen schwitzt man bei warmen Temperaturen recht schnell.

3,7

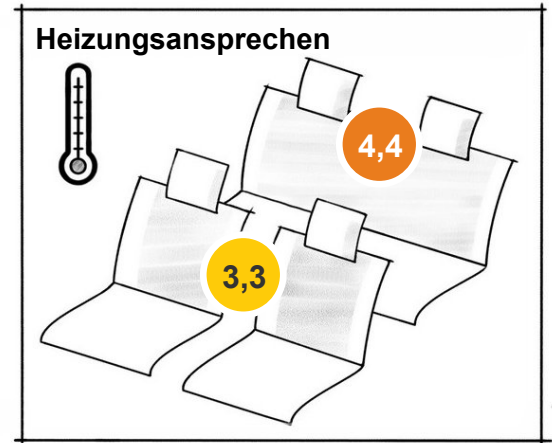
Innengeräusch

Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 72,5 dB(A) (bei 130 km/h) ist der Sandero kein Leisetreter. Vor allem Windgeräusche dominieren die Geräuschkulisse. Aber auch der kleine Turbomotor ist nicht perfekt vom Innenraum abgeschottet und zeigt sich dadurch vor allem unter Last recht präsent. Fahr- und Abrollgeräusche fallen nicht besonders negativ auf, lediglich beim Überfahren grober Unebenheiten poltert die Hinterachse etwas.

3,9 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante ist eine manuelle Klimaanlage erhältlich. Eine Klimaautomatik ist nicht lieferbar. Vorne spricht die Heizung in akzeptabler Zeit an und erwärmt so den Innenraum in zufriedenstellender Zeit.

– Deutlich länger dauert es für die Fondpassagiere. Vor allem der Fuß- und Kniebereich der hinten Sitzenden wird kaum warm. Die Luft- und Temperatureinstellungen können nur sehr grob vorgenommen werden. Speziell die Temperatur muss oft nachgeregelt werden. Ein Pollenfilter ist nur mit der optionalen manuellen Klimaanlage an Bord.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Den Dacia Sandero gibt es in der neuen Generation nun auch mit modernem Turbomotor aus dem Renault-Regal. Der 90 PS starke Dreizylinder sorgt dabei für zufriedenstellende Fahrleistungen und kann dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 135 Nm mit akzeptablen Durchzugswerten bei niedrigen Drehzahlen punkten. Das macht den Sandero zwar nicht zum Sportwagen, aber man kann auch auf der Autobahn problemlos mit dem Verkehr mitschwimmen.

3,0 Laufkultur

Für einen Dreizylinder kann die Laufkultur zufriedenstellen. Im Innenraum nimmt man aufgrund des rauen Motorlaufs zwar etwas stärkere Vibrationen wahr, doch fallen diese nie unangenehm auf. Vor allem bei einem Fahrzeug in dieser Preisklasse kann man durchaus damit leben. Nicht ideal sind die Brummfrequenzen, die unter Last bei niedrigen Drehzahlen auftreten. Dadurch schaltet man oft automatisch einen Gang zurück, um außerhalb des Brummbereichs zu fahren.

3,2 Schaltung

Die Schaltpräzision des Fünfgang-Getriebes ist durchschnittlich. Alle Gänge lassen sich weitgehend problemlos durchschalten, nur bei schnellen Schaltvorgängen hakt es gelegentlich etwas. Die Kupplung reagiert nicht besonders sensibel, was oftmals leichtes Rucken des Antriebsstrangs nach sich zieht. Der Sandero ist mit einer Schaltpunktanzeige ausgestattet, die dem Fahrer den möglichst sparsamsten Gang empfiehlt. In der Praxis funktioniert die Schaltpunktanzeige noch nicht perfekt, da oft Schaltvorschläge angezeigt werden, die keinen Sinn machen.

– Es gibt keinen Sperrring, der versehentliches Einlegen des Rückwärtsgangs verhindert. Steht das Fahrzeug beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch nicht ganz, kracht es laut im Getriebe.

3,5 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen insgesamt, wobei die Gesamtübersetzung für den drehmomentstarken Turbomotor recht kurz ausgelegt ist.

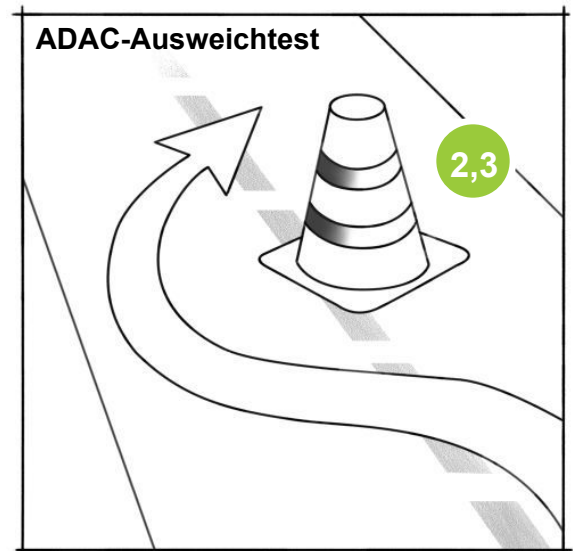
⊖ Fährt man im höchsten Gang, dreht der Motor bei 130 km/h schon mit recht hohen 3.500 1/min. Eine längere Übersetzung oder ein zusätzlicher sechster Gang hätte sicher nicht geschadet.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Dacia Sandro kann mit einer guten bis zufriedenstellenden Fahrstabilität punkten. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug recht deutlich nach, bleibt aber stets beherrschbar. Spurrillen beeindrucken den Sandero nur wenig, wodurch ein noch guter Geradeauslauf erreicht wird, auch wenn bei starkem Beschleunigen das Fahrzeug leicht zur Seite zieht. Die Traktion des Frontrieblers geht in Ordnung, es fehlt aber eine Differentialsperre, die die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven verbessern würde. In schnell durchfahrenen Kurven zeigt das Fahrzeug ein unkritisches Verhalten, auch wenn der Grenzbereich nicht besonders hoch liegt. Da sich das Griplimit früh ankündigt, hat der Fahrer genügend Reserven, um zu reagieren. Lastwechselreaktionen sind kaum ausgeprägt vorhanden.

+ Beim ADAC Ausweichtest kann der Sandero nicht zuletzt aufgrund des nun serienmäßigen ESP ein gutes Ergebnis einfahren. Beim Gegenlenken neigt das Fahrzeug deutlich zum Untersteuern, wird dann aber durch effektive ESP-Eingriffe abgebremst und bleibt dadurch sicher beherrschbar.



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.

3,7 Lenkung*

Das Lenkungs-Kapitel gehört nicht zu den Stärken des Sandero. Die indirekte Auslegung erfordert beim Rangieren viel Kurbelei. Das könnte man noch verkraften, wären nicht gleichzeitig deutlich höhere Lenkkräfte erforderlich, als man sie sonst von modernen Servolenkungen kennt. Zusätzlich negativ fällt der Wendekreis ins Gewicht. Dieser liegt bei gemessenen 11,3 m - nicht rühmlich für einen Kleinwagen. Aber auch während der Fahrt kann die Lenkung kaum überzeugen. Sie spricht um die Mittellage verzögert an, besitzt eine schlechte Mittenzentrierung und gibt dem Fahrer bei schneller Kurvenfahrt kaum Rückmeldung.

3,2 Bremse

Der ermittelte Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei nicht besonders niedrigen 39,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental Conti Eco Contact 5 88T der Größe 185/65 R15). Das ist ein gradeso akzeptabler Wert. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage auch bei starker Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht gut an und lässt sich problemlos dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve gibt keinen Anlass zur Kritik.

3,0

SICHERHEIT

2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Serienausstattung des Sandero beinhaltet die Mindestanforderungen wie ESP und einen Bremsassistenten. Weitere aktive Sicherheitselemente sucht man aber vergebens.

- +** Der Dacia ist serienmäßig mit ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein. Ein Speedlimiter gibt es lediglich in der Topausstattung gegen Aufpreis.
- Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Es gibt keine Rückstrahler oder -leuchten, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen würden. Ein unbeabsichtigtes Starten des Motors mit eingelegtem Gang wird nicht unterbunden, da keine StartsicHERUNG (betätigen der Kupplung) vorhanden ist.

3,3

Passive Sicherheit - Insassen

Der Sandero ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags sind aber nicht lieferbar, weshalb dem Dacia nur eine zufriedenstellende passive Sicherheit attestiert werden kann. Ein CrasHERgebnis liegt allerdings nicht vor. Vorn bieten die Kopfstützen nur Personen bis knapp 1,80 m optimalen Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist aber gering genug, damit sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Nur für die vorderen Insassen gibt es Anschnallerinnerer.

- Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,60 m guten Schutz. Immerhin ist der Abstand zum Kopf gering genug, damit die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Im Falle eines Unfalls können an den Klapp-Türgriffen kaum Kräfte aufgebracht werden um die Türen zu öffnen. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

2,6

Kindersicherheit

Der Dacia Sandero bietet eine gute bis zufriedenstellende Kindersicherheit. Auf der Rückbank lassen sich auf den Außensitzen zwei Kindersitze zufriedenstellend befestigen. Der Mittelsitz eignet sich dagegen kaum zum Transport von Kindersitzen. Drei Sitze hätten auf der Rückbank ohnehin kein Platz nebeneinander. Die Außensitze sind mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgestattet. Die Zugänglichkeit zu den Isofix-Bügeln ist aber nicht ideal, da sie zum einen tief im Sitzpolster versenkt sind, zum anderen die Gurtschlösser die Isofix-Bügel verdecken. Die losen Gurtschlösser haben auch zur Folge, dass man sich etwas abmühen muss, um Kindersitze sicher zu befestigen, da diese nicht ideal greifbar sind. Zusätzlich störend sind die weichen Sitzpolster, wodurch ein erhöhter Kraftaufwand erforderlich ist, um die Sitze lagestabil zu befestigen. Die Zugänglichkeit ist aber dank der hinteren Türen noch gut bis zufriedenstellend.

- +** Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos befestigen. Der Gurt ist lang, die Anlenkpunkte ideal und die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren. Laut Betriebsanleitung dürfen auf den hinteren Sitzplätzen alle Kindersitzklassen befestigt werden. Hohe Kindersitze lassen sich im Sandero problemlos einbauen, da die Dachsäulen nicht im Weg sind.
- Auf dem Beifahrersitz dürfen trotz Airbagabschaltung nicht alle Kindersitzklassen transportiert werden.

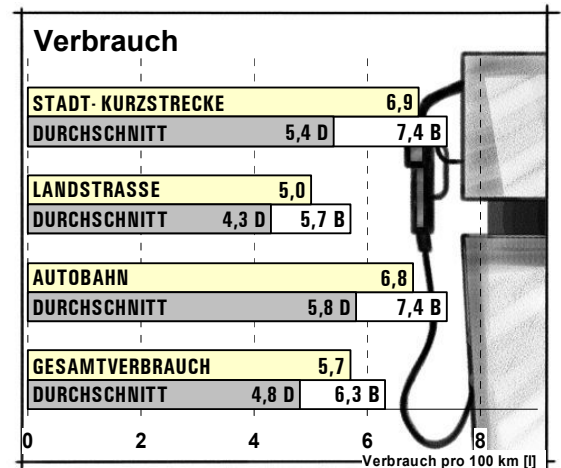
3,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des neuen Sandero sollte deutlich besser ausfallen als noch beim Vorgänger. Die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Bereiche rund um die A-Säulen wirken zwar immer noch sehr aggressiv, doch die Fahrzeugfront sowie die Motorhaube sind etwas nachgiebiger gestaltet. Zudem findet man direkt unter der Motorhaube keine harten Bauteile. Ein Crashergebnis liegt aber nicht vor.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der 90 PS starke TCe Benzinmotor liegt beim Verbrauch nur auf akzeptablem Niveau. Der Eco-Modus (nur beim Lauréate) optimiert die Motorsteuerung in Richtung Sparsamkeit. Unter anderem merkt man das an der deutlich reduzierten Motorleistung. Die im EcoTest ermittelte CO₂-Bilanz liegt damit bei 159 g/km - das reicht für 24 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,7 l/100 km. Der Stadtverbrauch fällt mit 6,9 l/100 km relativ hoch aus, es fehlt eine Start-Stopp-Automatik, die hier den Verbrauch senken würde. Außerorts sind es 5,0 l und auf der Autobahn 6,8 l pro 100 km.



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

1,3 Schadstoffe

⊕ Der moderne Turbomotor kann mit sehr guten Abgaswerten punkten. Keine der Schadstoffgruppen fällt negativ auf. Der Lohn sind 47 Punkte für die Schadstoffe. Dadurch erreicht der Dacia Sandero TCe 90 mit 71 Punkten knapp vier Sterne im EcoTest.

1,7 AUTOKOSTEN

4,3 Betriebskosten*

⊖ Der Verbrauch des Dacia Sandero TCe 90 liegt zwar auf akzeptablem Niveau, aufgrund der gegenüber Diesel höheren Betriebskosten für den Super-Kraftstoff liegen die Aufwendungen für den Betrieb des Fahrzeugs für diese Fahrzeugklasse auf hohem Niveau.

1,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Durch die Konzernmutter Renault besteht ein dichtes Servicenetz. Außerdem wird eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km gewährt.

3,0

Wertstabilität*

Dem neuen Dacia Sandero kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt werden.

1,6

Kosten für Anschaffung*

⊕ Der Dacia Sandero ist in der getesteten Motorisierung lediglich in der Top-Ausstattungsvariante Lauréate erhältlich. Auch dank der für einen Kleinwagen guten Serienausstattung kann das Modell mit dem günstigen Grundpreis von 10.090 Euro überzeugen. Lediglich einige Ausstattungsdetails wie eine Klimaanlage müssen extra bezahlt werden. Sehr empfehlenswert ist das Navigationssystem, das gut funktioniert und mit 180 Euro kaum teurer ist als ein portables Navigationsgerät. Leider verlangt Dacia für europaweites Kartenmaterial nochmals separat Aufpreis.

2,2

Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten liegen niedrig. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt nur 30 Euro. Die Kosten für die Teil- und Vollkaskoversicherung fallen akzeptabel aus (TK:16; VK:17).

⊖ Teuer zeigt sich das Fahrzeug lediglich in der Haftpflichtversicherung. Hier fällt die Einstufung für einen Kleinwagen ungünstig aus (KH:17).

0,8

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen beim Sandero extrem niedrig aus. Daran hat vor allem der günstige Kaufpreis und die dadurch geringen Kosten für den absoluten Wertverlust Anteil. Aber auch die niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten haben einen hohen Anteil an dem guten Ergebnis.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 75	TCe 90	dCi 90 FAP	1.2 16V LPG 75
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	3/898	4/1461	4/1149
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	66 (90)	66 (90)	53 (72)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	107/4250	135/2500	220/1750	103/4250
0-100 km/h[s]	14,5	11,1	12,2	15,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	156	175	173	162
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,8 S	5,0 S	3,8 D	7,5 FG
CO2 [g/km]	135	116	99	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/16	17/17/16	18/17/16	17/17/16
Steuer pro Jahr [Euro]	78	30	142	44
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	368	381	388	364
Preis [Euro]	6.990	10.090	11.890	8.790

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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	898 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	5250 U/min
Maximales Drehmoment	135 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,05/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/5,0/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	116 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	159 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4057/1733/1523 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1995 mm
Leergewicht/Zuladung	1070 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/565 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	515 kg/1100 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	875 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	125 Euro
Monatliche Werkstattkosten	38 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	131 Euro
Monatliche Gesamtkosten	381 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/16
Grundpreis	10.090 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (inkl. Lederlenkrad)	230 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/150 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	590 Euro ^o
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Media-Nav)	180 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	200 Euro ^o
Lackierung Metallic	450 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,9

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen