



## Dacia Sandero 1.2 16V LPG 75 Ambiente

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (53 kW / 72 PS)

**D**er Dacia Sandero wird mit konventionell betriebenem Verbrennungsmotor und alternativ auch mit einem Flüssiggas-Motor (LPG) angeboten. Das Aggregat leistet maximal 53 kW/72 PS, für die Übersetzung sorgt ein Fünfgangschaltgetriebe. Der Sandero wirkt mit dem Aggregat zwar träge und kann auch bei den Fahrleistungen keine Glanzpunkte setzen, doch stehen diese bei alternativen Antrieben meist auch nicht im Fokus. Vielmehr stellt sich die Frage des Kraftstoffkonsums. Dieser liegt im ADAC EcoTest bei 8,1 Liter auf 100 Kilometer - was ein durchschnittlicher Wert ist. Betrachtet man rein die Herstellerangaben, dann liegt der LPG-Verbrauch 1,6 Liter über dem Verbrauch des vergleichbaren Motors mit Superbenzin. Allerdings ist LPG im Vergleich zum Superbenzin deutlich günstiger, sodass die Betriebskosten merklich geringer ausfallen. Der Anschaffungspreis liegt 800 Euro über dem des konventionell betriebenen Sandero, fällt mit 8.390 Euro im Klassenvergleich dennoch sehr günstig aus. In der Summe punktet der Dacia vor allem bei den Gesamtkosten. Darüber hinaus bietet er ein ordentliches Platzangebot vorn und auch der Kofferraum kann sich sehen lassen. Die Sicherheitsausstattung umfasst nur das Notwendigste, moderne Assistenzsysteme und separate Kopfairbags fehlen. Bei der Komfortausstattung muss man ebenfalls Abstriche machen. Ein Audiosystem und eine manuelle Klimaanlage kosten Aufpreis, elektrisch einstellbare Außenspiegel und ein höhenverstellbarer Fahrersitz sind erst gar nicht erhältlich. Potenzielle Käufer sollten keine Luxusansprüche haben und auch nicht auf Perfektion im Detail achten, erhalten aber ein Fahrzeug mit einem ordentlichen Preis-/Leistungs-Verhältnis. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Ford Fiesta 1.4, Opel Corsa 1.4.

- +** akzeptabler Kofferraum, niedrige Autokosten
- keine Kopfairbags erhältlich, gefühllose Lenkung, hohes Geräuschniveau, kaum Sicherheitsausstattung, wenig Komfortausstattung



### ADAC-URTEIL

**3,0** AUTOTEST

**1,6** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,8** Familie

**2,8** Stadtverkehr

**2,9** Senioren

**3,5** Langstrecke

**3,1** Transport

**4,3** Fahrspaß

**2,3** Preis/Leistung

## 3,2

# KAROSSERIE/KOFFERRAUM

---

## 3,4

### 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 insgesamt akzeptabel verarbeitet. Die Spaltmaße sind gleichmäßig, wenn auch nicht besonders schmal. Der Einfüllstutzen für das Autogas (LPG) befindet sich hinter der Tankklappe, die nicht mit der Zentralverriegelung abgeschlossen wird. Die Türausschnitte sind nur mäßig gegen Schmutz von außen abgedichtet und an den Schwellern fehlen Lackschutzleisten. Im Innenraum dominieren einfach gehaltene Kunststoffe, die sich nicht besonders hochwertig anfühlen, trotzdem aber ordentlich verarbeitet sind. Chromränder an den Luftdüsen und farblich abgesetzte Armaturen werben den Innenraum 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 nicht optimiert.

**+** Dacia spendiert dem Sandero einen teuren Dämpfer anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten. Im Tankstutzen für den Benzin-Kraftstoff gibt es eine Klappe, die eine versehentliche Fehlbetankung mit Diesel verhindert.

**-** Der Kofferraum ist zwar innen mit Stoff verkleidet, das lackierte Heckblech ist aber nicht geschützt und hat zudem scharfe Kanten, an denen man sich leicht verletzen kann. Aufgrund der fehlenden Ladekantenverkleidung kann der Lack beim Ein- und Ausladen von Gepäck schnell beschädigt werden. Weder die Türen noch die lackierten Stoßfänger werden durch Schutzleisten vor leichten Parkremplern geschützt. Der Tankdeckel (Benzinstutzen) ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden.

## 3,1

### Alltagstauglichkeit

Der Dacia Sandero 1.2 16 V LPG 75 bietet mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte insgesamt eine durchschnittliche Alltagstauglichkeit. Federn lassen muss der Dacia vor allem bei der Reichweite, die mit dem Primärkraftstoff (LPG) nicht sehr hoch ausfällt. Allerdings besitzt der Dacia zusätzlich einen 50 Liter Benzintank, mit dem die Reichweite deutlich ausgedehnt werden kann. Die maximale Zuladung fällt mit 490 kg zufriedenstellend aus. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gesamtgewicht von 1.100 kg und ungebremste bis 525 kg gezogen werden. Die Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt lediglich 58 kg - das kann für den Transport schwerer E-Bikes mittels Heckträger zu wenig sein.

**+** 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.

**-** Mit dem 33,6 l LPG-Tank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs nur Reichweiten von rund 415 km möglich. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Sandero lediglich mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich bei größeren Schäden auch schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Reserve-/Notrad ist nicht lieferbar. Während sich ein Radmutternschlüssel im Fahrzeug befindet, fehlt ein Wagenheber.

## 3,8

### Sicht

Das Sichtkapitel gehört nicht zu den Stärken des Kleinwagens. Moderne Licht- oder Assistenzsysteme gibt es nicht.

⊕ Die steil stehende Heckklappe trägt dazu bei, dass das hintere Fahrzeugende gut abgeschätzt werden kann. Die Front lässt sich zufriedenstellend einsehen. Die Sitzposition erlaubt eine zufriedenstellende Sicht auf den umliegenden Verkehr. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug gut wahrnehmen. Durch das separate Tagfahrlicht wird man tagsüber vom entgegenkommenden Verkehr besser erkannt.

⊖ Die Rundumsicht wird vor allem durch die sehr breiten C-Säulen hinten eingeschränkt. Aber auch die restlichen Säulen sind nicht besonders schmal und die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht vollständig versenken, 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. Eine optionale Einparkhilfe hinten wird für den Ambiente nicht angeboten - diese ist nur für den Celebration erhältlich. Der Innenspiegel gibt nur ein kleines Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich. Die Außenspiegel sind akzeptabel groß, es fehlt ihnen aber ein zusätzlicher asphärischer Bereich, wodurch der tote Winkel des Fahrzeugs groß ausfällt. Darüber hinaus sind die Außenspiegel nicht beheizt. Die Halogenscheinwerfer mit H4-Reflektor-Technik sorgen nur für eine akzeptable Fahrbahnausleuchtung. Vor allem das Fernlicht könnte etwas heller sein. Bessere Xenonscheinwerfer sind nicht lieferbar. Die Scheibenwischer sorgen für kein besonders gutes Wischergebnis. Das Wischfeld ist recht klein und bei hohen Geschwindigkeiten rubbeln die Scheibenwischer.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

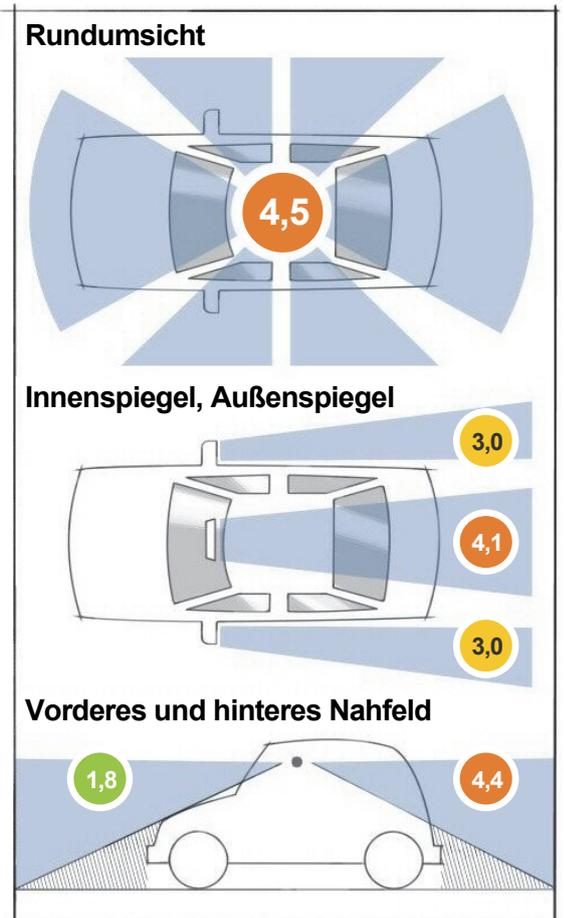
Ab der getesteten mittleren Ausstattungsvariante (Ambiance) ist der Sandero mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Knöpfe der Fernbedienung kann man aber leicht verwechseln, Komfortfunktionen wie Öffnen oder Schließen der Fenster per Funkfernbedienung sucht man vergebens.

⊕ Vorn wie hinten steigt man im Sandero zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller ist niedrig, wodurch man beim Einsteigen die Beine nicht zu weit anheben muss, gleichzeitig gefällt die hohe Türöffnung - auch große Personen müssen nicht fürchten, sich den Kopf am Dachholm anzustoßen. 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.

⊖ Die Türfeststeller sind zwar kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rastungen. In engen Parklücken besteht die Gefahr, die Tür ans Nachbarauto zu schlagen, da sie schon in der ersten Rastung einen recht großen Öffnungswinkel besitzt. An den extrem spitzen Ecken der Türoberkante kann man sich leicht verletzen. Haltegriffe, die das Aussteigen erleichtern würden, gibt es nicht über allen Türen - es befindet sich lediglich vorn rechts einer.



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



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

## 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 das bis zum Dach gemessene Volumen 430 l. Dann passen bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten in das Ladeabteil.

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



**Der Kofferraum ist mit 290 l Volumen von klassenüblicher Größe.**

## 3,3 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 in Ordnung. 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 - Personen bis zu einer Größe von 1,90 m können darunter aufrecht stehen. Durch die geringe Kofferraumtiefe kommt man einwandfrei ans Gepäck, auch wenn dieses an der Rücksitzlehne liegt. Man muss sich nicht besonders tief in den Kofferraum beugen.

⊖ Die Ladekante liegt mit 77 cm über der Fahrbahn sehr 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 mit einer Lampe nur schwach beleuchtet.

## 3,5 Kofferraum-Variabilität

Beim Sandero kann die Rücksitzlehne serienmäßig asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. 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, da er am Dach befestigt ist. Werden die äußeren Gurte nicht in der Seitenverkleidung eingehängt, können sie beim Zurückklappen der Lehnen eingeklemmt und beschädigt werden.

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

Aufgrund der wenigen Schalter und Funktionen findet man sich im Sandero schnell zurecht, wodurch die Eingewöhnungszeit sehr kurz ausfällt. Allerdings fehlen bei der getesteten Variante "Ambiance" einige Komfortausstattungen sowie ein Audiosystem. Da die Ergonomie der Bedienelemente aber nicht perfekt ist und sich einige Schalter nicht an gewohnter Stelle befinden, wird der Bedienkomfort erheblich geschmälert. Die Pedale sind insgesamt zufriedenstellend angeordnet, wenn auch das Bremspedal nah am Gas ist und ein Unterrutschschutz fehlt. Der Schalthebel ist gut erreichbar, liegt aber sehr tief, wodurch man weit nach unten greifen muss, um ihn zu fassen. Der Lichtschalter ist im Lenkstockhebel integriert, jedoch gut greifbar. Der Schalter für die Nebelschlussleuchte befindet sich ebenfalls im Blinkerhebel, der Status des Fahrlichts und der Nebelleuchten wird vorbildlich im Kombiinstrument angezeigt. Die Tachoinstrumente lassen sich gut ablesen, da sie groß und klar gezeichnet sind, allerdings ist der Kontrast bei Dunkelheit nicht perfekt. Zudem fehlt dem Drehzahlmesser ein roter Bereich und die digitale Tankanzeige ist recht grob und dadurch nicht ideal ablesbar. Die Anzahl an Ablagen ist vorn wie hinten zufriedenstellend. Vorn findet man Becherhalter und Türfächer, allerdings keine Flaschenhalter. Hinten gibt es Lehnentaschen, einen Becherhalter und kleine Türfächer.

⊕ Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab - das spart Kraftstoff. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer mittels zentraler Leuchte im Instrumenteneinsatz darauf hingewiesen, man erkennt aber nicht, welche Türe nicht richtig verschlossen ist. Das Handschuhfach ist groß, aber unbeleuchtet.

⊖ Das Lenkrad kann weder in der Höhe noch in der Weite eingestellt werden. Das Zündschloss ist unbeleuchtet und recht ungünstig im Lenkstock positioniert - den Schlüssel einzustecken, ist etwas umständlich. Der vordere Scheibenwischer besitzt eine Intervallfunktion und zwei Wischergeschwindigkeiten. Die Intervallfunktion ist aber nicht einstellbar, es fehlt zudem eine Antippfunktion. Eine Anzeige für die Motortemperatur sucht man vergebens. Ein Bordcomputer, der Informationen zum Verbrauch und zur Reichweite liefern könnte, ist für die LPG-Variante nicht erhältlich. Die Funktionen der Heizung sind selbsterklärend. Das Bedienteil ist sehr tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Straße abwenden muss, um Einstellungen an der Heizung vorzunehmen. Eine Umluftfunktion sucht man vergebens. Die Fensterheberschalter befinden sich nicht in den Türen, sondern ungünstig in der Mittelkonsole. Sie funktionieren nicht ohne Zündung und haben weder eine Antippautomatik noch einen Einklemmschutz. Elektrische Fensterheber sind für den Fond nicht lieferbar. Die Fensterkurbeln der hinteren Türen lassen sich zumindest mit wenig Kraftaufwand bedienen. 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 und die Spiegeleinsteller sind unbeleuchtet und bei Dunkelheit schlecht zu finden. Zum Schließen offener Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind. Der für den hinteren Mittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen.



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

---

## 2,3 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 hat man im Sandero ein gutes Raumgefühl.

---

## 3,2 Raumangebot hinten\*

⊕ Das Raumempfinden ist auch im Fond dank des sehr breiten Innenraums angenehm.

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



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

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

---

## 3,7 KOMFORT

---

### 2,7 Federung

Die Abstimmung des Fahrwerks ist Dacia zufriedenstellend gelungen, es fehlt jedoch etwas an Feinabstimmung. Gelegentlich spricht das Fahrwerk hölzern auf grobe Fahrbahnunebenheiten an. Lange Bodenwellen werden insgesamt ordentlich abgefedert, auch wenn die Hinterachse bei hoher Zuladung etwas zum Nachschwingen neigt. Kleine 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 zufriedenstellender Fahrkomfort attestiert werden.

---

### 3,6 Sitze

Der Sitzkomfort ist insgesamt akzeptabel, es fehlt aber an Einstellmöglichkeiten. Die wenig konturierten Vordersitze bieten 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, die Ablage ist zwar breit, aber weich.

– Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind nicht höheneinstellbar, wodurch die Sitzposition vorn nicht für alle Staturen ideal ist - auch das Lenkrad kann nicht angepasst werden. Lordosenstützen sind nicht erhältlich. 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 weiche Sitzfläche bietet kaum Oberschenkelunterstützung. Durch die kaum konturierten Sitzpolster findet man hinten nur wenig Halt. Auf den luftundurchlässigen Schaumgummibezügen schwitzt man bei hohen Temperaturen recht schnell.

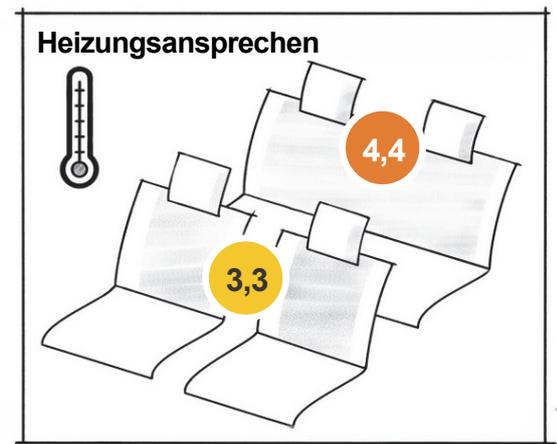
## 3,9 Innengeräusch

Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 73,0 dB(A) (bei 130 km/h) ist der Sandero kein Leisetreter. Vor allem Windgeräusche dominieren im Innenraum. Fahr- und Abrollgeräusche fallen nicht besonders negativ auf, beim Überfahren grober Unebenheiten poltert die Hinterachse etwas. Das Aggregat ist bei moderaten Geschwindigkeiten durchschnittlich im Innenraum wahrnehmbar. Bei höheren Geschwindigkeiten ist das Arbeitsgeräusch des Motors laut und besonders auf langen Strecken unangenehm.

## 5,1 Klimatisierung

Der Testwagen ist serienmäßig lediglich mit einem Heizsystem ausgestattet. Gegen Aufpreis ist eine manuelle Klimaanlage erhältlich (nicht im Testwagen). Eine Klimaautomatik ist nicht lieferbar. Im ADAC Heizungstest wird der Innenraum vorn in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt.

– 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. Eine Umluftfunktion sucht man vergebens und ein Pollenfilter ist nur mit der optionalen manuellen Klimaanlage an Bord.



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

## 3,9 MOTOR/ANTRIEB

### 4,8 Fahrleistungen\*

– Der mit Autogas betriebene Dacia Sandero 1.2 16V LPG 75 Ambiance schneidet bei den Fahrleistungsmessungen schlecht ab. Der 1,2-l-Motor leistet 53 kW/72 PS (bei 5.500 1/min) und besitzt ein maximales Drehmoment von 103 Nm, das aber erst bei 4.250 1/min anliegt. Insgesamt wirkt der Sandero damit träge. Er kann weder bei den Elastizitätsmessungen noch beim simulierten Überholvorgang überzeugen. Im dritten Gang braucht der Dacia 11,6 Sekunden, im vierten Gang 16,4 und im fünften Gang 28,2 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Für den Stadtbetrieb reicht die Leistung allerdings aus.

### 3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des 1,2-l-Vierzylindermotors ist allenfalls zufriedenstellend. Das Aggregat überträgt recht deutliche Vibrationen an das Lenkrad und die Pedale, vor allem bei hohen Drehzahlen. Darüber hinaus ist der Motor stets akustisch im Innenraum präsent. Im mittleren Drehzahlbereich neigt der Motor zu starkem Dröhnen, das unangenehm im Innenraum wahrgenommen wird.

### 3,3 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 ein leichtes Rucken des Antriebsstrangs nach sich zieht. Der Sandero ist mit einer Schaltpunktanzeige ausgestattet, die dem Fahrer den sparsamsten Gang empfiehlt. In der Praxis funktioniert die Schaltpunktanzeige noch nicht perfekt, da oft Schaltvorschläge angezeigt werden, die nicht sinnvoll sind.

– Es gibt keine mechanische Sperre, die verhindert, dass der Rückwärtsgang während der Fahrt eingelegt werden kann. Dies wird bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug mit lautem Ratschen quittiert, da der Rückwärtsgang nicht synchronisiert ist. Der Rückwärtsgang ist rechts hinten angeordnet, vorn links wäre eine sinnvollere Position. Ein Start-Stopp-System ist nicht erhältlich.

### 4,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen. Trotz der kurzen Übersetzung ist der Sandero aber träge.

– Fährt man im höchsten Gang, dreht der Motor bei Tempo 130 bereits mit hohen 4.100 1/min. Trotz der kurzen Übersetzung hat der Motor im größten Gang bei höheren Geschwindigkeiten kaum Zugkraftreserven, was häufige Schaltvorgänge auf Autobahnen zur Folge hat.

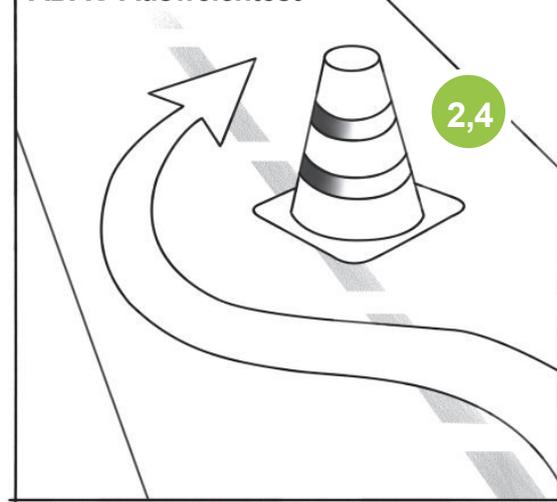
## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,8 Fahrstabilität

Der Dacia Sandero kann mit einer zufriedenstellenden Fahrstabilität punkten. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug recht deutlich nach, bleibt aber stets beherrschbar. Spurrillen beeindrucken den Sandero nur wenig. Die Traktion des Fronttrieblers geht in Ordnung. 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 Zeit, um zu reagieren. Lastwechselreaktionen sind nicht zu stark, allerdings neigt das Heck etwas zum Drängen, wenn man das Gaspedal in einer Kurve hebt.

+ Im ADAC Ausweichtest kann der Sandero nicht zuletzt aufgrund des serienmäßigen ESP ein gutes Ergebnis einfahren. Der Dacia spricht leicht verzögert auf den ersten Lenkimpuls an und begibt sich mit etwas Seitenneigung auf Ausweichkurs.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

Beim Gegenlenken neigt das Fahrzeug deutlich zum Untersteuern, da es mit effektiven ESP-Eingriffen abgebremst wird und dadurch beherrschbar bleibt.

---

## 3,8 Lenkung\*

Das Lenkungs-Kapitel gehört nicht zu den Stärken des Sandero. Die indirekte Auslegung erfordert beim Rangieren viel Kurbelei - um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind über drei Lenkradumdrehungen nötig. Das könnte man noch verkraften, wären nicht gleichzeitig deutlich höhere Lenkkräfte erforderlich als man sie sonst von modernen Servolenkungen kennt. Zusätzlich fällt der Wendekreis negativ 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.

---

## 2,1 Bremse

Der ermittelte Bremsweg aus Tempo 100 bis zum Stillstand liegt bei ordentlichen 36,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Blue Response der Größe 185/65 R15 88H). Dabei 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 wenig Anlass zur Kritik, wenn auch der Sandero am Heck etwas unruhig wird.

---

## 2,8 SICHERHEIT

---

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**+** Die Serienausstattung des Sandero beinhaltet die Mindestanforderungen wie das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP), einen Bremsassistenten sowie ein Reifendruckkontrollsystem. Darüber hinaus wird bei einer Vollbremsung die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation hinzuweisen. Ein Speedlimiter ist zwar gegen Aufpreis erhältlich, aber nur für die Topausstattung Celebration.

**-** Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z. B. beim Abschleppen keine Richtungsänderung angezeigt werden. Es gibt weder Rückstrahler noch -leuchten in den Tüverkleidungen, die bei geöffneten Türen den herannahenden Verkehr warnen würden. Ein unbeabsichtigtes Starten des Motors mit eingelegtem Gang wird nicht unterbunden, da keine Startsicke rung (Betätigung der Kupplung) vorhanden ist. Weitere aktive Sicherheitssysteme wie eine Kollisionswarnung oder ein City-Notbremsssystem werden für den Dacia nicht angeboten.

---

### 3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der Sandero ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Im ADAC Crashtest erhält der Sandero 80 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 05/2013). Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe nur für Personen bis 1,75 m. Da sie aber nah am Kopf liegen, können sie bei einem Heckaufprall gut wirken. Nur die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen - Gurtwarner sollten auch im Fond vorhanden sein.

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

---

## 2,5 Kindersicherheit

Der Dacia Sandero bietet insgesamt eine ordentliche 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 nebeneinander hätten auf der Rückbank ohnehin kein Platz. Die Außensitze sind mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgestattet. 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.

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der Sandero 79 Prozent der möglichen Punkte (Test 05/2013). 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 Airbag-Abschaltung nicht alle Kindersitzklassen transportiert werden. Die Zugänglichkeit zu den Isofix-Bügeln ist nicht ideal, da sie zum einen tief im Sitzpolster versenkt sind, zum anderen die Gurtschlösser die Isofix-Bügel verdecken. Darüber hinaus ist das Isofix-System nur mit Einsteckhilfen nutzbar und die Gurte sind im Fond nicht verwechslungssicher. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann auch von Kindern leicht deaktiviert werden.

---

## 2,7 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest erreicht der Sandero 57 Prozent der möglichen Punkte im Fußgängerschutz. Entschärft sind nur der Stoßfänger sowie die mittleren Bereiche der Motorhaube. Die komplette Vorderkante sowie die hinteren Bereiche der Motorhaube sind jedoch zu aggressiv gestaltet.

---

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

---

### 2,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

In diesem Kapitel schneidet der Dacia Sandero 1.2 16V LPG 75 Ambiente zufriedenstellend ab. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 133 g/km erhält der Kleinwagen 34 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,1 Litern Autogas auf 100 Kilometer. Nicht ideal für einen Kleinwagen ist der hohe Innerortsverbrauch von 9,1 l/100 km - hier könnte ein Start-Stopp-System Verbrauchsvorteile bieten. Außerorts verbraucht der Dacia 6,7 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich sogar hohe 10,1 l/100 km.

## 1,7 Schadstoffe

⊕ Keine der gemessenen Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten, wenn auch die CO-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus ansteigen - in diesem Kapitel reicht es zu 43 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der Sandero 1.2 16V LPG 77 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

## 1,6 AUTOKOSTEN

### 3,0 Betriebskosten\*

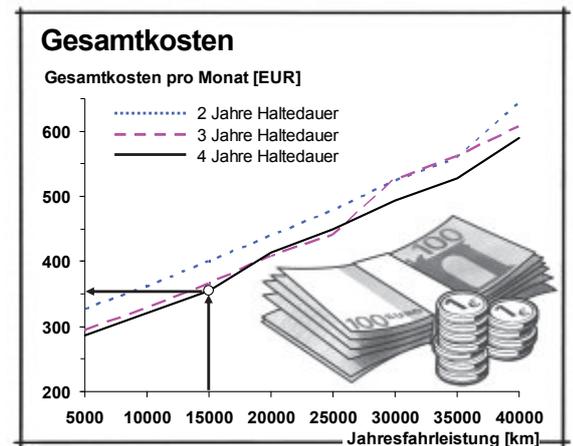
Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Dacia zwar nicht besonders sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, sich allerdings mit dem günstigen Autogas begnügt, fallen die Betriebskosten akzeptabel aus.

### 3,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 15.000 km oder spätestens ein Mal jährlich muss der Dacia zum Service in die Werkstatt.

⊕ Durch die Konzernmutter Renault besteht ein dichtes Servicenetz. Außerdem wird eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km gewährt. Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich.

⊖ Mit 15.000 km und 12 Monaten hat der Sandero relativ kurze Inspektionsabstände, die für dementsprechend häufigere Werkstattaufenthalte sorgen. Auch erhöhte Kosten für Verschleiß-/Standardreparaturen tragen nicht gerade zum Kosten sparen bei.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 355 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,2 Wertstabilität\*

Dem Dacia Sandero 1.2 16V LPG wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

## 1,4 Kosten für Anschaffung\*

⊕ Der Dacia Sandero 1.2 16V LPG 75 Ambiance ist ab 8.390 Euro erhältlich, was im Klassenvergleich ein sehr geringer Anschaffungspreis ist.

⊖ Allerdings zeigt sich der Dacia auch sehr spärlich ausgestattet. Selbst für ein Radio oder auch eine Klimaanlage verlangt Dacia Aufpreis. Elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel sowie ein Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer sind für die getestete Variante erst gar nicht erhältlich.

2,3

## Fixkosten\*

- ⊕ Die Fixkosten liegen insgesamt niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt nur 74 Euro. Die Kosten für die Teil- und Vollkaskoversicherung fallen akzeptabel aus (TK: 16; VK: 17).
- ⊖ Teuer fällt hingegen die Haftpflichtversicherung aus, da der Dacia für einen Kleinwagen sehr ungünstig eingestuft ist (KH: 17).

0,6

## Monatliche Gesamtkosten\*

- ⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen beim Sandero 1.2 16V LPG 75 Ambiente im Klassenvergleich extrem niedrig aus. Daran haben vor allem der günstige Kaufpreis und die geringen Fixkosten Anteil.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 75	TCe 90	dCi 90	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	5,8   S	5,0   S	3,8   D	7,5   FG
CO2 [g/km]	135	116	99	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/16/17	17/17/20	18/17/20	17/17/16
Steuer pro Jahr [Euro]	104	60	150	74
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	382	367	374	355
Preis [Euro]	7.590	10.590	12.390	8.390

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle  
 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  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1149 ccm
Leistung	53 kW (72 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	103 Nm
bei	4250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/65R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11,05/11,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>11,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Flüssiggas)	<b>8,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,1/6,7/10,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	120 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>133 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>73,0 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4057/1733/1523 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1985 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1050 kg/490 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>290 l/565 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	525 kg/1100 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	33,6 l
Reichweite	<b>415 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>88 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>49 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>88 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>130 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>355 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/16
Grundpreis	8.390 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

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

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	250 Euro
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (Klang und Klima-Paket)	840 Euro
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Einparkhilfe hinten (nur Zubehör, zzgl. Montage)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	470 Euro <sup>o</sup>
Nebelscheinwerfer	200 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**3,0**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen