



Dacia Sandero dCi 90 Start&Stop Lauréate

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

Dacia hat sich seit dem Markteintritt vor mehr als 10 Jahren in Deutschland etabliert und sich eine treue Fangemeinde aufgebaut, die in den günstigen Fahrzeugen der Renault-Tochter auch ein Statement gegen die oft deutlich teureren Konkurrenzprodukte sieht. Das hierzulande meistverkaufte Modell der Marke im Jahr 2015 war der Sandero, dessen Schrägheckkarosserie den Geschmack der deutschen Kunden trifft. Als 90 PS starker Diesel muss er im ADAC Autotest zeigen, ob der sehr niedrige Grundpreis von 11.990 Euro für die Topversion Lauréate nicht doch zu viel Verzicht im automobilen Alltag nach sich zieht. Der Motor jedenfalls ist ausreichend kräftig und mit 4,4 Litern Verbrauch auf 100 Kilometer im EcoTest auch sparsam. Eventuell vorhandene Komfortansprüche erfüllt das laut arbeitende und sich schüttelnde Aggregat aber nicht, wie auch der Rest des Fahrzeugs doch einen ordentlichen Schwung Pragmatismus abverlangt: Die Lenkung lenkt, das Fahrwerk federt, die Scheinwerfer leuchten, das alles geschieht aber auf einem überschaubarem Niveau. Auch die sehr billig wirkenden Materialien im Innenraum oder die nicht sehr ambitionierte Verarbeitung des Autos lassen den Besitzer stets spüren, dass er beim Kauf nicht so tief in die Tasche greifen musste. Bei sicherheitsrelevanten Eigenschaften aber sollte Dacia seine Sparwut etwas zurückschrauben: Der Bremsweg ist deutlich zu lang, moderne Fahrassistenzsysteme sind schlichtweg nicht erhältlich. **Karosserievarianten:** Stepway. **Konkurrenten:** u. a. Ford Fiesta, Hyundai i20, Renault Clio, Seat Ibiza, Opel Corsa, VW Polo.

- +** konkurrenzlos niedriger Preis, sparsamer und ausreichend kräftiger Motor
- dürftige Bremsleistung, aktuelle Sicherheitsfeatures nicht erhältlich, mäßiger Komfort



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

1,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,9 Langstrecke

3,1 Transport

3,4 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

Stand: Juni 2016
Text: Christoph Pauly

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5

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 einfache, harte Kunststoffe, die sich nicht besonders hochwertig anfühlen, trotzdem aber gut verarbeitet sind. Chromränder und silberfarbene Applikationen werten den Innenraum in der Ausstattungslinie Lauréate 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 vorn aber Einstiegsleisten, welche Kratzer auf dem Lack verhindern.



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

⊕ Dacia spendiert dem Sandero eine vergleichsweise teure Gasdruckfeder anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten.

⊖ 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, auch ist kein Fehlbetankungsschutz vorhanden.

2,5

Alltagstauglichkeit

Der Dacia Sandero besitzt mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine gute Alltagstauglichkeit. Die maximale Zuladung beträgt noch zufriedenstellende 465 kg. Auf dem Dach dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden. Es gibt aber keine stabile Reling, diese ist der höher gelegten Version des Sandero namens Stepway vorbehalten. Eine Anhängerkupplung ist zwar erhältlich, als ernsthaftes Zugfahrzeug bietet sich das Fahrzeug aber nicht an. Die zulässige Anhängelast beträgt 1.100 kg (gebremst), ungebremst dürfen nur 550 Kilogramm schwere Hänger gezogen werden.

⊕ Mit dem 50 Liter großen Tank lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von knapp 1.135 Kilometern realisieren. Dank der kompakten Außenmaße eignet sich der Kleinwagen auch gut für die Stadt. Durch die 75 Kilogramm Stützlast der optionalen Anhängerkupplung lassen sich dort auch zwei schwere E-Bikes samt Fahrradträger montieren.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Pannenreparaturset im Kofferraum vorhanden, das sich bei einer Reifenpanne schnell als wirkungslos erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es ein vollwertiges Reserverad, welches der Größe der Fahrbereifung entspricht (nicht im Testwagen). Ein Radmutternschlüssel ist im Testwagen vorhanden, ein Wagenheber allerdings nicht.

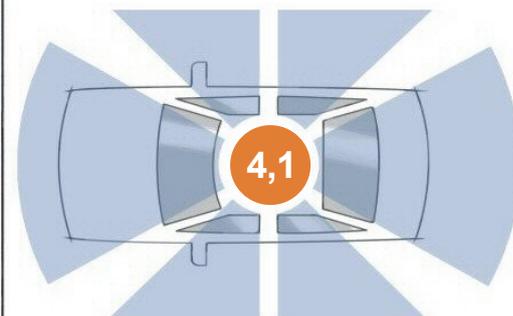
3,5 Sicht

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

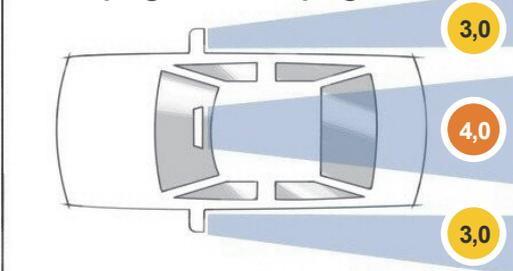
+ Die Außenabmessungen des Schrägheckmodells lassen sich recht gut abschätzen. Die steil stehende Heckklappe trägt dazu bei, dass das hintere Fahrzeugende gut abgeschätzt werden kann. Auch die Front lässt sich zufriedenstellend einsehen. Die Sitzposition erlaubt eine vernünftige Übersicht auf den umliegenden Verkehr. 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. Immerhin lassen sich die hinteren Kopfstützen versenken. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe nicht gut 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).

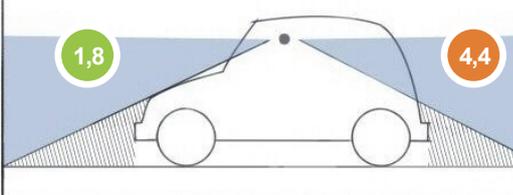
Rundumsicht



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.

2,7 Ein-/Ausstieg

Ab der mittleren Ausstattungsvariante "Ambiance" ist der Sandero mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Knöpfe der Fernbedienung kann man aber 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, sich den Kopf am Dachholm zu stoßen. 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 Rastungen. In engen Parklücken besteht die Gefahr, die Tür ans Nachbarauto zu schlagen, da die Tür schon in der ersten Rastung einen recht großen Öffnungswinkel hat. An den extrem spitzen Ecken der Türoberkante kann man sich leicht verletzen, vor allem an den hinteren Türen.

2,5 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des Dacia Sandero bietet mit 290 Litern ein für diese Fahrzeugklasse übliches Kofferraumvolumen (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, beträgt das bis zum Dach gemessene Volumen 430 Liter oder sieben Getränkeboxen. Bei umgeklappten Rücksitzen beträgt das Kofferraumvolumen bis Fensterunterkante 565 Liter und das maximale Volumen bis zum Dach 1.095 Liter.



Der Kofferraum ist mit 290 l Volumen von klassenüblicher Größe.

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Um die Heckklappe zu öffnen, muss ein Druckschloss 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. 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 geringe Tiefe des Ladeabteils kommt man einwandfrei ans Gepäck und muss sich nicht besonders weit in den Kofferraum beugen. Personen bis 1,90 Meter Körpergröße können unter der weit öffnenden Heckklappe stehen.

– Die Ladekante liegt mit 77 cm zu hoch über der Fahrbahn, 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.

3,5 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. Stellt man die Rücksitzlehne wieder auf, kann man leicht die Gurte einklemmen und dadurch beschädigen.

3,1 INNENRAUM

3,6 Bedienung

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

⊕ Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten einen zufriedenstellenden Kontrast, es fehlt aber ein roter Bereich am Drehzahlmesser. Das optionale Touch-Display des Radio-/Navigationssystems ist einwandfrei positioniert. Auch die Bedienung funktioniert (bis auf den versteckten Lenkradsatelliten) problemlos und die Menüführung ist sinnfällig. Der Lautsprecherklang vermittelt aber kaum Hörgenuss. Die Navigationsfunktion erinnert in Darstellung und Bedienung an ein tragbares Navigationssystem. Für den geringen Aufpreis kann man mit der Funktion des Geräts durchaus zufrieden sein. 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. 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. Ein Tempomat mit Begrenzerfunktion ist beim Lauréate serienmäßig 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 gänzlich. 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 recht unübersichtlich dargestellt, aber selbsterklärend. Leider ist das Bedienteil sehr tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Straße abwenden muss, um Einstellungen an der Heizung vorzunehmen. Die Umluftfunktion wird per mechanischem Hebel bedient und nicht automatisch abgeschaltet. 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. Auch Leseleuchten sucht man am Dachhimmel vergebens. Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, um die Griffe zu erreichen. Nimmt man auf der Rückbank Platz und will sich angurten, benötigt man aufgrund der nicht fixierten Gurtschlösser zwei Hände.



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 findet man im Sandero ein gutes subjektives Raumgefühl vor.

3,2

Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten ist das Raumgefühl dank des sehr breiten Innenraums und der großen Fensterflächen angenehm.

⊖ 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 lediglich 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.

3,4

KOMFORT

2,7

Federung

Dem Fahrwerk fehlt es an Feinjustierung. Gerade auf grobe Fahrbahnunebenheiten spricht das Fahrwerk hölzern 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.

3,4

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 ist die Höheneinstellung kaum zu 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 höhenstellbar. 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 Sitzbezügen schwitzt man bei hohen Temperaturen recht schnell.

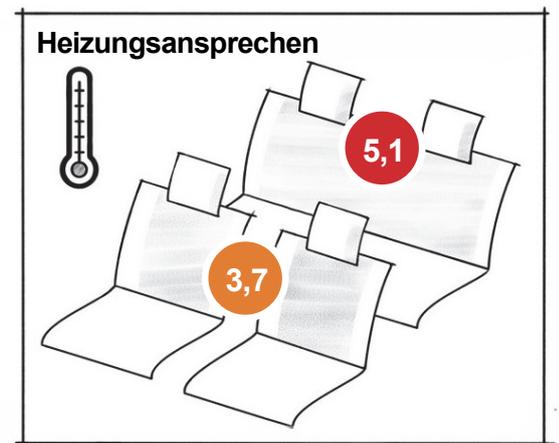
3,5 Innengeräusch

Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 71,5 dB(A) (bei 130 km/h) ist der Sandero dCi 90 kein Leisetreter. Vor allem Windgeräusche dominieren die Geräuschkulisse. Aber auch der Dieselmotor ist ungenügend vom Innenraum abgeschottet und zeigt sich dadurch vor allem unter Last recht präsent. Abrollgeräusche sind überdies ebenfalls merklich vorhanden, gerade beim Überfahren grober Unebenheiten poltert die Hinterachse zuweilen.

4,1 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante ist eine manuelle Klimaanlage inklusive Pollenfilter serienmäßig an Bord. 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. Vor allem die Temperatur muss oft nachgeregelt werden.



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

3,2 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Im Dacia Sandero dCi 90 arbeitet ein Diesel aus dem Renault-Motorenregal. Der 90 PS starke Vierzylinder sorgt dabei für zufriedenstellende Fahrleistungen und kann dank des recht früh (bei 1.750 1/min) anliegenden maximalen Drehmoments von 220 Nm mit einem akzeptablen Durchzug bei niedrigen Drehzahlen punkten, wenn auch der spritsparend lang übersetzte fünfte Gang im Alltag dazu nötigt, vor dem Beschleunigen herunter zu schalten.

⊕ Mit einer Zeit von 7,6 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h (gemessen im zweiten und dritten Gang) ist ein Überholvorgang zügig zu bewerkstelligen. Die Elastizitätsmessung im gleichen Geschwindigkeitsbereich, durchgeführt im vierten Gang, dauert immer noch gute 10,5 Sekunden.

⊖ Im fünften Gang lässt sich der Sandero dCi 90 satte 22,6 Sekunden Zeit, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen.

3,3 Laufkultur

In Bezug auf die Laufkultur meint man, man sitze nicht in einem PKW, sondern in einem Transporter. Ähnlich nachlässig beziehungsweise sparsam wie in einem typischen Lieferwagen wurden die Vibrationen des Selbstzünders gedämmt - insgesamt kann die Laufkultur aber noch zufriedenstellen. Gerade bei höheren Drehzahlen dröhnt der Motor stark, weshalb man gerne auf das schon bei niedrigeren Drehzahl zur Verfügung stehende Drehmoment setzt. Vibrationen sind in Lenkrad, Sitz und Pedalen stets spürbar, bleiben aber auf akzeptablem Niveau.

3,4 Schaltung

Die Schaltpräzision des Fünfgang-Getriebes ist durchschnittlich. Alle Gänge lassen sich weitgehend problemlos durchschalten, nur bei schnellen Schaltvorgängen hakt es gelegentlich. 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 sparsamsten Gang empfiehlt. In der Praxis funktioniert die Schaltpunktanzeige nicht perfekt, da oft wenig sinnvolle Schaltvorschläge angezeigt werden.

⊖ Es gibt keine Sperre, die versehentliches Einlegen des Rückwärtsgangs verhindert. Steht das Fahrzeug beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch nicht ganz, kracht es im Getriebe.

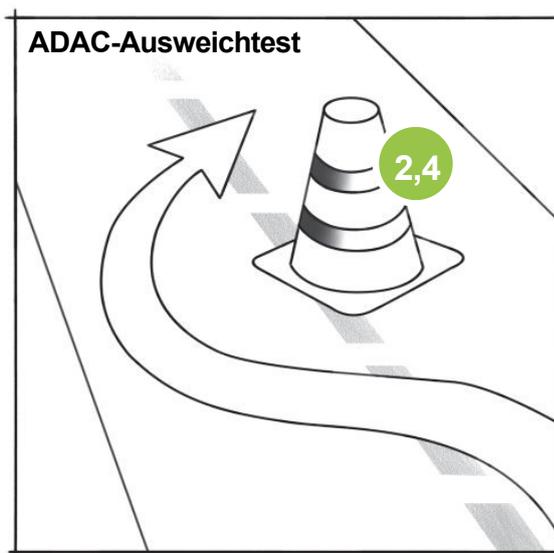
3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen insgesamt, wobei der Sprung vom vierten in den recht lang übersetzten fünften Gang recht groß ist. In diesem dreht die Kurbelwelle bei 130 km/h dann aber mit recht niedrigen 2.400 Umdrehungen pro Minute.

3,1 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, 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.



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.

⊕ 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 und leicht drängendem Heck auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken zeigt das Fahrzeug eine Tendenz zum Untersteuern, da das ESP effektiv regelt. Das Auto bleibt stets sicher beherrschbar und lässt sich zielsicher durch den Parcours manövrieren.

3,8 Lenkung*

Das Lenkungs-Kapitel gehört nicht zu den Stärken des Sandero. Die indirekte Auslegung verwässert die Zielgenauigkeit und erfordert beim Rangieren viel Kurbelei: Von Anschlag zu Anschlag sind fast dreieinhalb Lenkradumdrehungen notwendig. Das könnte man noch verkraften, wären nicht gleichzeitig deutlich höhere Lenkkräfte erforderlich, als man sie sonst von modernen Servolenkungen kennt.

⊖ Der Wendekreis 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 ungenügende Rückstellung in die Mitte und gibt dem Fahrer bei schneller Kurvenfahrt kaum Rückmeldung.

2,9 Bremse

Der ermittelte Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei langen 39,0 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, KUMHO ecoWING ES01 in der Dimension 185/65 R15 88H). Dies ist ein geradeso akzeptabler Wert, Handlungsbedarf seitens des Herstellers ist durchaus gegeben. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage auch bei starker Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht sauber an und lässt sich problemlos dosieren. Beim Bremsen in Kurven wird das Heck unruhig, bleibt aber dank des ESP in der Spur.

2,7 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

⊕ Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein. Einen Speedlimiter gibt es lediglich in der getesteten Topausstattung, dann aber ohne 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.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Dem Sandero wird im ADAC Crashtest (Stand 05/2013) ein guter Insassenschutz attestiert, er erreicht 80 Prozent der erreichbaren Punkte. Vorn bieten die Kopfstützen allerdings 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. Lediglich die vorderen Gurte sind mit einem Gurtkraftbegrenzer ausgestattet, Gurtstraffer sind im Fahrzeug nicht verbaut. Ebenfalls nur für die vorderen Insassen gibt es Gurtwarner.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,65 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, zumindest hält das Notfallset per Klett sicher auf dem Teppich des Kofferraums.

2,5 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest (Stand 05/2013) erreicht der Sandero gute 79 Prozent der Punkte im Kapitel 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.

+ 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.

⊖ Die Zugänglichkeit zu den Isofix-Bügeln ist nicht ideal, da sie im Sitzpolster versenkt sind. Eine Isofix-Einsteckhilfe ist zu empfehlen. Die losen und nicht verwechslungssicheren Gurtschlösser haben 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 dürfen trotz Airbagabschaltung nicht alle Kindersitzklassen transportiert werden.

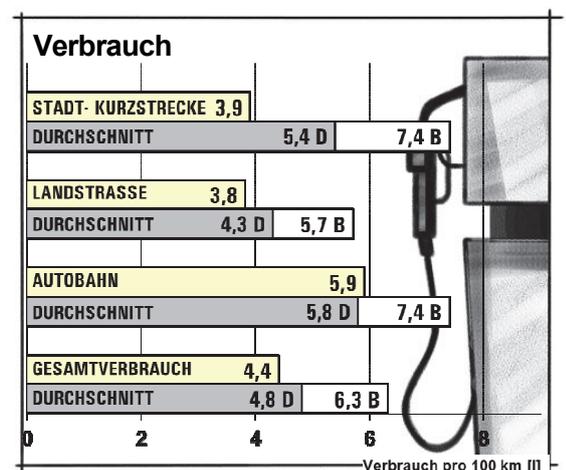
2,7 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz bekommt der Sandero im ADAC Crashtest zufriedenstellende 57 Prozent der Punkte (Stand 05/2013). Gerade die vordere Kante der Motorhaube ist unnachgiebig, auch der Windschutzscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Gefährdungspotential.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂*

Der 90 PS starke Turbodiesel liegt beim Verbrauch auf zufriedenstellendem Niveau. Der Eco-Modus verändert die Gaspedal Kennlinie und stellt bei gleicher Gaspedalstellung im Vergleich zum Normalmodus weniger Leistung zur Verfügung. Die im EcoTest ermittelte CO₂-Bilanz liegt damit bei 141 g/km - das reicht für 31 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Der sich daraus ergebende Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,4 l/100 km.



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

Der Stadtverbrauch fällt mit 3,9 l/100 km niedrig aus, ebenso der Konsum außerorts (3,8 l/100 km). Auf der Autobahn steigt der Verbrauch auf noch maßvolle 5,9 l pro 100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ Der moderne Turbomotor kann mit guten Abgaswerten punkten. Der Lohn sind 45 Punkte für die Schadstoffe. Dadurch erreicht der Dacia Sandero dCi 90 mit 76 Punkten vier Sterne im EcoTest.

1,5 AUTOKOSTEN

2,2 Betriebskosten*

⊕ Der Verbrauch des Dacia Sandero dCi 90 ist niedrig, noch dazu braucht er vergleichsweise günstigen Dieselmotorkraftstoff. Deshalb fällt die Bewertung in diesem Kapitel positiv aus.

2,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 10.000 km oder spätestens einmal jährlich muss der Dacia Sandero zur Service-Inspektion (ohne Ölwechsel) in die Werkstatt. Alle 20.000 km oder zwei Jahre ist eine Wartungs-Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Alle 60.000 km oder sechs Jahre muss eine große Inspektion durchgeführt werden.

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

⊖ Mit nur 10.000 km oder alle 12 Monate sind die Abstände zwischen den einzelnen Inspektionen nicht mehr zeitgemäß kurz und bedeuten somit mehr Werkstattaufenthalte.

2,8 Wertstabilität*

Dem Dacia Sandero kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt werden. Durch den niedrigen Einstandspreis ist der absolute Wertverlust sehr niedrig.

2,0 Kosten für Anschaffung*

⊕ Der Dacia Sandero ist in der getesteten Motorisierung lediglich in der Top-Ausstattungsvariante Lauréate erhältlich. Auch dank der für einen Kleinwagen ordentlichen Serienausstattung kann das Modell mit dem günstigen Grundpreis von 11.990 Euro überzeugen. Lediglich einige Ausstattungsdetails wie eine Klimaanlage müssen extra bezahlt werden. Sehr empfehlenswert ist das Navigationssystem, das annehmbar funktioniert und kaum teurer ist als ein portables Navigationsgerät. Leider verlangt Dacia für europaweites Kartenmaterial nochmals separat Aufpreis.

2,6 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen insgesamt auf zufriedenstellendem Niveau. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 142 Euro. Die Kosten für die Teilkaskoversicherung fallen akzeptabel aus (TK:18).

⊖ Teuer wird der Sanderso dCi 90 in der Haftpflichtversicherung und in der Vollkaskoversicherung. Hier fällt die Einstufung für einen Kleinwagen ungünstig aus (KH:16; VK:16).

0,6 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen beim Sandero extrem niedrig aus. Daran hat vor allem der Kaufpreis und der dadurch geringe absolute Wertverlust Anteil. Aber auch die niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten haben einen positiven Einfluss auf das gute Ergebnis.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 75	TCe 90 Start&Stop	dCi 90 Start&Stop	TCe 90 LPG Start&Stop (Autogasbetrieb)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	3/898	4/1461	3/898
Leistung [kW (PS)]	54 (73)	66 (90)	66 (90)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	107/4250	140/2250	220/1750	140/2250
0-100 km/h[s]	14,5	11,1	11,8	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	175	173	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 S	4,9 S	3,5 D	6,2 FG
CO2 [g/km]	130	109	90	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/15/16	17/16/18	16/16/18	17/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	94	46	142	24
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	374	351	345	335
Preis [Euro]	7.890	10.190	11.990	9.790

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1461 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,05/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	3,9/3,8/5,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	90 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	141 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4057/1733/1523 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1995 mm
Leergewicht/Zuladung	1125 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/565 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1100 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	1135 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	71 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	139 Euro
Monatliche Gesamtkosten	345 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/16/18
Grundpreis	11.990 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 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 01.01.2016 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.

*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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	500 Euro
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage (CD/ Aux)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	150 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	180 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	200 Euro ^o
Lackierung Metallic	470 Euro
Leichtmetallfelgen	300 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen