



Dacia Sandero TCe 100 ECO-G Essential

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(74 kW /100 PS)

Der Sandero ist für Dacia eine einzige Erfolgsgeschichte, die mit der 2021 präsentierten dritten Generation fortgeschrieben werden soll. Ein Blick in die Zulassungstatistik lässt einen staunend zurück: Der Sandero war 2021 europaweit der zweitmeistverkaufte Pkw und musste sich nur dem VW Golf geschlagen geben. Hauptargument für den Sandero ist nach wie vor der konkurrenzlos günstige Preis. Doch inzwischen sind weitere Aspekte hinzugekommen, die für die große Beliebtheit bei Privatkunden sorgen. Das Design der Neuaufgabe findet bei den meisten Betrachtern Anklang – mit dem Sandero kann man sich durchaus sehen lassen. Doch auch beim Fahren hat der Rumäne große Fortschritte gemacht – er muss nun nicht mehr alte Renault-Technik auftragen, sondern ist mit aktueller Motoren- und Fahrwerkstechnik der Franzosen ausgerüstet. Im Falle des Testwagens mit LPG-Antrieb (Auto-/Flüssiggas) sorgt ein Einliter-Turbomotor mit 100 PS für Vortrieb, der mit dem Kleinwagen leichtes Spiel hat und den Sandero ca. 425 km weit bringt. Ist der Gastank leer, wird der Dreizylinder aus dem 50-l-Benzintank versorgt, womit er weitere rund 800 km kommt. Obendrein punktet der Antrieb mit geringen Schadstoffemissionen.

Ansonsten herrscht Licht und Schatten: Der Sandero bietet vorn viel Platz, der Kofferraum ist für einen Kleinwagen erfreulich groß. Zudem fährt sich der Rumäne sicher, wozu auch die kräftig zupackende Bremse beiträgt. Auf der Maluseite stehen die dürftige Serienausstattung, die billige Materialanmutung sowie die dürftige Geräuschdämmung. Bei der Fahrzeugsicherheit schneidet der neue Sandero ebenfalls schlecht ab: Im Euro NCAP-Crashtest bekommt er lediglich zwei von fünf Sternen und bei den Assistenzsystemen ist der neue Sandero bereits beim Erscheinen nicht mehr auf dem Stand der Technik. **Konkurrenten:** Renault Captur LPG, Renault Clio LPG.

- +** vorn und im Kofferraum angemessen Platz, LED-Scheinwerfer (Abblendlicht) Serie, sichere Fahreigenschaften, geringe Schadstoffemissionen, günstig in Anschaffung und Unterhalt
- dürftige Komfort- und Sicherheitsausstattung, sehr einfache Materialqualität, mäßiges Komfortniveau, unterdurchschnittliches Sicherheitsniveau (2 Sterne bei Euro NCAP-Crashtest))

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **1,2**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,6
	Transport	3,3
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★☆

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,8 Verarbeitung

⊕ Der Motorraum ist nach unten abgedeckt, ebenso der mittlere Bereich des Unterbodens. Die Hinterachse hat großflächige Windabweiser, eine gewisse aerodynamische Optimierung hat also stattgefunden - der Bereich hinter der Hinterachse ist aber wiederum weitgehend offen.

⊖ Auf den ersten Blick macht der neue Sandero einen attraktiven Eindruck und gefällt mit modernem Design. Sieht man aber genauer hin, zeigt sich schnell, dass auch Dacia nur mit Wasser kocht und bei den günstigen Preisen an vielen Stellen spitz kalkulieren muss. Die Spaltmaße der Karosserie sind passabel in ihrer Breite, verlaufen aber nicht immer ganz gleichmäßig. Im Gepäckabteil etwa zeugen die billige Kofferraummatte oder die unverkleidete Ladekante vom Sparzwang der Rumänen – hier hat man schnell Kratzer im

3,4 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,5 l LPG pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 32-l-Tank eine theoretische Reichweite von etwa 425 km - ein ordentlicher Wert. Der bivalent ausgelegte Antrieb kann auch mit Superbenzin betrieben werden – mit dem zusätzlichen 50-l-Benzintank sind weitere rund 800 km möglich. Die Angst liegenzubleiben muss man mit dem Sandero ECO-G trotz des vergleichsweise dünnen LPG-Tankstellennetzes daher nicht haben.

Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 423 kg – das reicht gerade so für vier Erwachsene samt

4,0 Licht und Sicht

Die Ausmaße der Karosserie lassen sich recht gut abschätzen, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umliegenden Verkehr gut im Blick. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Sandero nur ausreichend ab, die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein, besonders die hinteren. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn recht nah am Auto, hinten sieht es deutlich schlechter aus. Daher wäre eine Rückfahrkamera sehr hilfreich, diese ist aber für den Essential nicht lieferbar, wenigstens gibt es gegen Aufpreis im Paket hintere Parksensoren.

Die Scheinwerfer sind serienmäßig mit LED-Leuchtmitteln für das Abblendlicht ausgestattet, was ein großer Vorteil gegenüber den früheren Halogenleuchten ist. Das Fernlicht muss aber noch immer mit den weniger kontrastreichen Halogenleuchten auskommen, das ist lediglich eine halbherzige Lösung. Im Fahrbetrieb stören bei aktiviertem Fernlicht die sehr unterschiedlichen Lichtfarben von Abblend- (weißlich) und

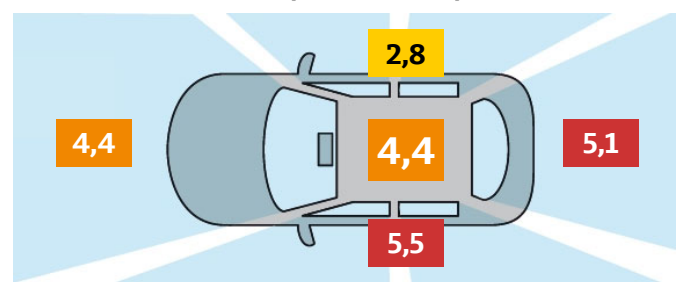
Lack. Ebenso verhält es sich an der Heckklappeninnenseite links und rechts, wenn harte Gegenstände im Kofferraum herumrutschen. Am anderen Fahrzeugende muss man die Motorhaube mühsam öffnen und mit einem Haltestab fixieren, der Blick fällt dabei auf einen unaufgeräumten Motorraum.

Die Materialqualität im Innenraum ist teilweise mäßig, beispielsweise hat der Teppichboden eine schlechte Passform und fühlt sich arg billig an. Die Dachsäulenverkleidungen bestehen komplett aus hartem Kunststoff, als Dachhimmel muss billiger „Filz“ reichen, geschäumte Kunststoffe findet man im Innenraum grundsätzlich nicht. Insgesamt wirkt das Interieur wenig wertig.

Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, eine Dachreling ist im Gegensatz zu den Stepway-Modellen nicht erhältlich. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und falls es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,1 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur 600 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Notrad ist für die LPG-Variante nicht erhältlich.

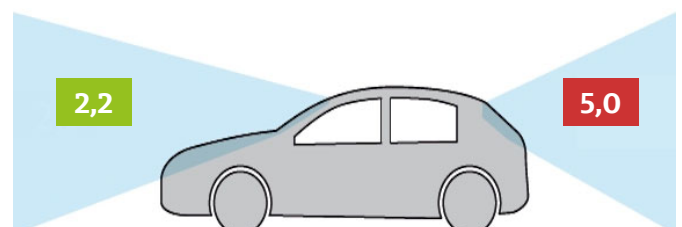
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Fernlicht (gelblich). Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich, die Leuchtweitenregulierung wird noch immer manuell bedient. Allen Rückspiegeln fehlt eine automatische Abblendfunktion, den Außenspiegeln zudem ein asphärischer Bereich. Kurvenlicht, Abbiegelicht oder Fernlichtautomatik gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim Sandero gelingt recht leicht, die Sitzfläche befindet sich mit 45 cm in recht angenehmer Höhe über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch. Die angemessen großen Türausschnitte vorn und hinten sind im Alltag praktisch. Vorn sollte man etwas auf seinen Kopf achten, um nicht die A-Säule zu touchieren. Steigt man hinten ein, wirkt der unten enge Türausschnitt etwas einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß, orientiert man sich am festen Schlüsselbart, kann man sie auch „blind“ zuordnen. Einen schlüssellosen Zugang gibt es für die getestete Ausstattung nicht. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten vorn wie hinten – das ist oft unpraktisch im Alltag. Am Dachhimmel sind, außer für den Fahrer, über allen Außenplätzen Haltegriffe verbaut.

3,0 Kofferraum-Volumen

Im Normalfall fasst der Kofferraum 320 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, stehen 440 l zur Verfügung. Dann kann man auch bis zu sieben Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 645 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind maximal 1.105 l Volumen verfügbar.

3,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe hat unten eine Mulde, in der sich der Entriegelungsknopf versteckt. Die Klappe lässt sich recht einfach öffnen, sie schwingt mit rund 1,80 m aber nicht besonders hoch. Somit sollten große Personen auf ihren Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es eine Griffmulde in der Verkleidung innen.

⊖ Die Ladekante befindet sich üppige 77 cm über der Straße, entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Beim Ausladen sieht es nicht viel besser aus, denn



Die breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren äußeren Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.



Für einen Kleinwagen bietet der Sandero mit 320 l Kofferraumvolumen reichlich Platz für das Gepäck.



Mit 77 cm liegt die Ladekante hoch und erschwert damit das Be- und Entladen erheblich.

dann muss die innere Stufe mit 27 cm überwunden werden. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine unpraktische Stufe und im Bereich der Lehnen steigt der Ladeboden an. Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, die für eine

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Der Mittelgurt ist beim neuen Modell in der Lehne integriert, muss nicht mehr

gleichmäßige Ausleuchtung nicht ausreicht. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren.

extra ausgehängt werden. Es gibt je zwei kleine Haken links und rechts oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen.

3,6 INNENRAUM

3,6 Bedienung

Auch im neuen Sandero findet man sich aufgrund des übersichtlichen Cockpits schnell zurecht. Kein Wunder, allzu viele Funktionen und damit auch Tasten hat der Rumäne nicht zu bieten. Das Infotainment-System wird über einen großen Touch-Monitor gesteuert, sofern man diese Option (Komfort-Paket) wie im Testwagen bestellt hat. Die Menüstrukturen kann man recht schnell verinnerlichen, da sie nicht zu komplex gestaltet wurden. Die Instrumente sind schlicht gehalten und beschränken sich auf das Nötigste; die Kühlmitteltemperatur wird über den Bordcomputer angezeigt, eine Öltemperatur-Anzeige gibt es nicht. Auf offene Türen oder die Heckklappe weist ein Symbol hin (offene Motorhaube wird nicht angezeigt). Der serienmäßige Bordcomputer informiert auch über Verbrauchs- und Streckenparameter.

Den Schlüssel ins Zündschloss einzufädeln bedarf etwas Übung. Schalthebel und Pedale passen für die meisten Staturen. Die Bedieneinheit für die Klimatisierung liegt etwas tief, die Funktionen sind aber gut verständlich und die Tasten und Drehregler übersichtlich angeordnet. Es gibt vorn elektrische Fensterheber, die jedoch ohne Automatikfunktion und ohne Einklemmschutz auskommen müssen. Hinten werden die Fenster über Kurbeln bedient. Ein- und Ausschalten des Abblendlichts kann dem Lichtsensor überlassen werden.

3,8 Multimedia/Konnektivität

Ohne das optionale Komfortpaket staunt man nicht schlecht: es gibt scheinbar kein Radio im Sandero. Allerdings nur scheinbar, weil kein Display verbaut ist. Tatsächlich funktioniert die Anzeige über das Instrumentendisplay und die Steuerung über den Lenkradsatelliten oder das Smartphone. Glücklicherweise ist auch eine Bluetooth-Verbindung möglich. Da das Komfortpaket mit 600 Euro moderat eingepreist ist, empfiehlt es sich - dann sind auch ein Infotainmentsystem mit 8 Zoll großem Monitor und vier anstatt nur zwei Lautsprecher enthalten. Über Apple CarPlay und Android Auto kann man sein Smartphone

⊖ Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe, nicht aber in Längsrichtung verstellen. Während man dies mitunter auch bei anderen Kleinwagen vorfindet, sind manuelle Spiegelversteller wie im Falle des Sandero heutzutage schon eine Seltenheit.



Die ordentliche Verarbeitung kann kaum über die mäßige Materialanmutung im Innenraum hinwegtrösten. Die Bedienung wirft kaum Fragen auf, allerdings fehlen wesentliche Bedieneinheiten wie etwa eine elektrische Spiegelverstellung oder ein Regensensor.

sogar kabellos einbinden. Einen USB-Anschluss und eine Handyhalterung neben dem Lenkrad liefert Dacia immer mit. Es gibt noch eine 12-V-Steckdose für die Rücksitze und digitalen Radioempfang (DAB+), dann erschöpfen sich aber die Möglichkeiten in der Basisausstattung, Navi, induktives Laden oder gar eine App für Fernabfragen sind für den Sandero Essential nicht verfügbar.

2,6 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht noch für deutlich mehr. Die Innenbreite ist allgemein betrachtet durchschnittlich, für

einen Kleinwagen großzügig. Und so ergibt sich insgesamt ein angenehmes Raumgefühl, das von der beschriebenen vergleichsweise üppigen Kopffreiheit herrührt.

4,0 Raumangebot hinten

⊖ Hinten wird es im Sandero schon enger, was aber hauptsächlich an der beschränkten Beinfreiheit liegt, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. So haben bereits Leute mit knapp 1,70 m Größe Kniekontakt zur Vordersitzlehne; die Kopffreiheit würde auch für über 1,90 m Größe reichen. In Kombination mit der ordentlichen Innenbreite ergibt sich ein gutes Raumgefühl; mehr als zwei Erwachsene sollten hinten aber nicht sitzen, sonst wird es arg eng.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz.

4,3 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorn gibt es nur wenig Ablagen, keine davon ist geschlossen, um etwas vor neugierigen Blicken verbergen zu können. Die beiden Becherhalter vorn sind nicht variabel und eher flach, eignen sich aber für Getränkebecher bis etwa 0,5 l. Immerhin passen in die vorderen Türfächer auch kleinere Flaschen. Die

Fächer in den hinteren Türen sind dafür zu schmal, sie fassen lediglich Kleinigkeiten - aber immerhin gibt es sie, da sich das Angebot an Ablagen ansonsten nur noch auf ein Fach zwischen den Vordersitzlehnen beschränkt. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, nicht beleuchtet, klimatisier- oder abschließbar.

3,7 KOMFORT

3,1 Federung

Der Sandero verfügt wie in dieser Klasse üblich über ein Fahrwerk mit konventionellen Dämpfern, McPherson-Federbeinen vorn sowie einer Verbundlenkerachse hinten.

Dacia hat im Vergleich zum Vorgänger die Federung überarbeitet, der Neue spricht nun bei niedrigen Geschwindigkeiten sensibler an, schluckt Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster besser. Insgesamt ist der Fahrkomfort innerorts damit

zufriedenstellend; über Kopfsteinpflaster spürt man noch leichte Vibrationen im Sitz, die Anregungen im Lenkrad könnten jedoch besser gedämpft werden. Auf der Landstraße wie auch auf der Autobahn geht es kommod zu, das Fahrwerk federt willig über Unebenheiten; über regelmäßigen Bodenwellen gibt es aber immer noch eine leichte Stuckerneigung.

3,6 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Querbeschleunigung wenig Seitenhalt, weil die Konturen aufgrund der weichen Unterpolsterung eher optischer Natur sind. Auch könnten die Lehnen vorn etwas höher reichen. Für den Fahrer gibt es eine herunterklappbare Mittelarmlehne, deren Höhe nicht justierbar und durch die Sitzlehnenneigung vorgegeben ist. Die Kopfstützen sind in der Höhe einstellbar, ihr Abstand zum Kopf jedoch nicht.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen; Erwachsene ab etwa 1,80 m Größe sitzen schon recht hoch und nahe am Dachhimmel. Die Armauflagen in allen Türen sind hart. Stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Die wenig konturierte Rückbank bietet wenig Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht.

3,9 Innengeräusch

Unterwegs mit 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 71,6 dB(A) – das ist nur ausreichend und auf längeren Strecken eine Belastung. Jenseits des Landstraßentempos geht es recht laut im Sandero zu. Der Motor an sich trägt zur Geräuschbelastung nicht zu sehr bei, in mittleren Drehzahlbereichen läuft er ruhig und recht kultiviert, wird erst beim

Ausdrehen lauter. Auch Windgeräusche fallen nicht explizit an bestimmten Stellen auf. Trotzdem ist das allgemeine Geräuschniveau im Innenraum schon bei etwa 100 km/h so hoch, dass beispielsweise Telefonate über die serienmäßige Freisprecheinrichtung nur eingeschränkt möglich sind, weil man am anderen Ende der Leitung schlechter verstanden wird.

4,7 Klimatisierung

⊖ Dacia bietet für den Sandero Essential zumindest gegen Aufpreis eine Klimaanlage an. Eine Variante mit automatischer Regelung ist der höheren Ausstattung Comfort als Option vorbehalten. Ansonsten ist nichts an heute üblichen Ausstattungen lieferbar – keine Sitzheizungen, keine Lenkradheizung, keine Standheizung, keine abgedunkelten

Scheiben oder sonstige Annehmlichkeiten. Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch in der Intensität eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es keine eigenen Luftdüsen, weder im Fußbereich noch mittig.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Auch wenn der Dreizylinder nur wenig Hubraum hat, bei Bedarf kann man dank Turboaufladung dennoch angemessen flott unterwegs sein. Das Drehmoment erreicht immerhin bis zu 170 Nm und liegt zwischen 2.000 und 3.500 1/min an. Damit ist der nutzbare Drehzahlbereich trotz des kleinen Hubraums groß, zumal die Maximalleistung von 101 PS schon bei 4.600 1/min bereitsteht und bis 5.000 1/min anhält. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang ist in 9,0 s erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang in 12,2 s. Der neue Sandero hat zusätzlich einen recht lang übersetzten sechsten Gang, in dem der Rumäne allerdings recht gemächlich an Geschwindigkeit zulegt, wie anhand der Elastizitätsmessung (60 bis 100

km/h in 22,8 s) zu sehen ist. Muss es schnell gehen, z. B. beim Überholen, beschleunigt der Dacia von 60 auf 100 km/h in 6,8 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,1 s. Das bei niedrigen Drehzahlen träge Ansprechen spiegelt sich zwischen 15 und 30 km/h wider, hierfür sind 2,2 s nötig. Dacia gibt den Sprint von 0 auf 100 km/h in 11,6 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 183 km/h an.

Im Benzinmodus leistet der Motor lediglich 67 kW/91 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 160 Nm, daher fallen auch die Fahrleistungen im Benzinbetrieb etwas schlechter aus. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt hier beispielsweise 179 km/h.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der TCe 100 ECO-G verfügt über knapp einen Liter Hubraum, verteilt auf drei Zylinder. Der Motor zeigt typische Dreizylinder-Vibrationen, die aber insgesamt ordentlich ausbalanciert sind und so kaum störend auffallen. Oberhalb von rund 2.000 1/min zeigt sich der Motor insgesamt kultiviert und akustisch einigermaßen zurückhaltend, erst beim Ausdrehen klingt er etwas kernig. Das Dreizylinder-Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist gegenüber dem Vorgänger deutlich reduziert. Die

Leistung entfaltet sich unter 2.000 1/min ziemlich zögerlich, bei mittleren Drehzahlen jedoch spontan und nachdrücklich; oberhalb von 4.000 1/min lässt der Vorwärtsdrang dann allmählich nach.

⊖ Der Motor spricht teils recht ruckartig auf Gaspedalbefehle an, was besonders im Stadtverkehr stört und den Fahrkomfort beeinträchtigt.

2,4 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsganggetriebe lässt sich insgesamt gut schalten und hakt auch bei schnellen Gangwechseln nicht – hier hat der neue Sandero deutliche Fortschritte gemacht. Die Schaltwege passen, der Rückwärtsgang sitzt „vorn links“ und ist

über einen Ring am Knauf gegen versehentliches Einlegen gesichert.

Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, bei einem unsensiblen Kupplungsfuß ruckt es aber spürbar. Der sechste

Gang ist in Anbetracht der Motorleistung insgesamt lang übersetzt, der Motor dreht bei 130 km/h mit 3.000 1/min. Die

Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch, sie startet den Motor nach dem Abstellen auch ruckarm wieder.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Sandero liegt insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Die ziemlich indirekte Lenkübersetzung führt zu einer gewissen Behäbigkeit und eher trägen Reaktion auf plötzliche Lenkbefehle, der Dacia bleibt aber insgesamt gut beherrschbar. Das serienmäßige ESP (elektronische Stabilitätsprogramm) greift im Notfall energisch ein. Die Gefühllosigkeit um die Mittellage ist recht deutlich und damit weniger hilfreich bei kleineren Kurskorrekturen auf Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen, die den Sandero für gewöhnlich wenig ablenken. Provoziert man einen Lastwechsel in der Kurve, beispielsweise durch

Gaswegnehmen oder ausgeprägter noch durch eine Bremsung, bleibt der Rumäne auch dann noch gut beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert bei zu viel Leistungseinsatz wahllos durchdrehende vordere Antriebsräder. Beim Ausweichtest verhält sich der neue Fronttriebler fahrsticher, aber wenig dynamisch. Das ESP arbeitet effektiv, wodurch sich sogar vergleichsweise hohe Durchfahrgeschwindigkeiten ergeben. Im Grenzbereich verhält er sich moderat untersteuernd, die Lenkbarkeit bleibt dabei stets erhalten.

3,7 Lenkung

Dacia verbaut nun endlich auch im Sandero eine elektrische Servolenkung, womit eine variable Servounterstützung in Abhängigkeit der Geschwindigkeit umgesetzt wird. Beim Rangieren ist die Lenkung endlich so leichtgängig, wie man es sich heutzutage wünscht. An der indirekten Übersetzung und der

dadurch unterdurchschnittlichen Präzision hat sich wenig geändert, auch das Lenkgefühl – gerade um die Mittellage – lässt immer noch zu wünschen übrig. Aber der Kleinwagen wirkt bei weitem nicht mehr so schwerfällig. Von Anschlag zu Anschlag sind mehr als drei Lenkradumdrehungen nötig.

2,6 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei 35,2 m – ein ordentlicher Wert. Die Bremse lässt sich ordentlich dosieren und spricht gut an.

3,2 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Sandero Essential verfügt serienmäßig über einen Frontrarsensor. Damit werden die Kollisionswarnung und das Notbremsystem umgesetzt – von 7 bis 170 km/h wird auf vorausfahrende Hindernisse gebremst, bis 80 km/h auch auf stehende. Sogar ein Kreuzungsassistent ist integriert, wobei die Funktionalität nur zufriedenstellend ist, weil eine Frontkamera zur besseren Erkennung der Szenarien nicht vorhanden ist. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Tempomat sind Serie. Weitere Assistenten wie eine Verkehrszeichenerkennung oder ein Spurhalteassistent sind für die Basisausstattung allerdings nicht lieferbar, die meisten Konkurrenten haben hier mehr zu bieten.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen




















Der Sandero kann im Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit insgesamt 70 Prozent ein noch zufriedenstellendes Ergebnis erzielen (Stand 04/2021). Die Airbag-Ausstattung ist für ein kostengünstiges Modell gar nicht schlecht, der Dacia bringt serienmäßig Front- und vordere Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp zwei Meter Größe einen guten Schutz. Insassen auf den vorderen Plätzen werden überdies zum Anschnallen ermahnt, hinten wird der Anschnallstatus angezeigt; wird während der Fahrt ein Gurt gelöst, ertönt ein Signal. Im Kofferraum gibt es Verzurrösen zum Sichern schwerer Gepäckstücke.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für etwa 1,70 m große Personen, sie lassen sich also für durchschnittlich große Erwachsene nicht ausreichend weit ausziehen; die mittlere Kopfstütze hinten ist noch niedriger und bietet damit weniger Schutz. Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Platz. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich.

3,0 Kindersicherheit

Mit 79 Prozent im Bereich Kindersicherheit erzielt der Sandero beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm ein befriedigendes Resultat. Das Angurten von Kindersitzen könnte leichter fallen, wenn die Gurtschlösser an der Rückbank fixiert wären. Kindersitze lassen sich sicher auf dem Beifahrersitz und den äußeren Plätzen der Rückbank befestigen, hinten auch mittels Isofix (inkl. i-Size-Freigabe) und Ankerhaken. Für drei Kindersitze nebeneinander reicht der Platz auf der Rückbank jedoch nicht. Über einen Schalter rechts seitlich am Armaturenbrett kann man den Beifahrerairbag deaktivieren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	-/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Den vorderen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz - die Kurbeln der hinteren Fenster sind üblicherweise für Kinder ungefährlich in der Bedienung. Die Kindersicherung in den Türen kann zu leicht auch von Kindern entfernt werden.

5,5 Fußgängerschutz

⊖ Im Euro NCAP Crashtest kann der Sandero nur 41 Prozent der Punkte für Fußgängersicherheit erzielen (Test April 2021) - das ist ein wirklich schlechtes Ergebnis. Die vordere Kante der Motorhaube sowie der Übergangsbereich der Motorhaube zur Frontscheibe und auch die A-Säulen bergen für Fußgänger beim Zusammenstoß ein sehr hohes Verletzungsrisiko. Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube oder ein Notbremsassistent mit Personenerkennung werden nicht angeboten.

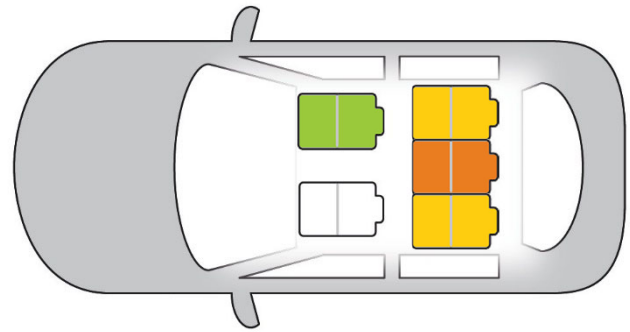
1,6 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Sandero TCe 100 ECO-G im Flüssiggas-Betrieb liegt im ADAC Ecotest bei 7,5 l LPG pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 135 g/km, was für

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Dacia Sandero TCe 100 ECO-G überzeugt im ADAC Ecotest mit durchwegs niedrigen Emissionswerten, die durchgehend unter den gesetzlichen Grenzwerten bleiben – auf dem Prüfstand wie auf der Straße, wie separate RDE-Messungen zeigen. In allen Disziplinen, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die

38 Punkte im Bereich CO₂ reicht. Innerorts ergibt sich ein Verbrauch von 7,2 l, außerorts von 6,7 l und auf der Autobahn von 8,9 l/100 km.

gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, bleibt der Sandero sauber.

Der Lohn sind volle 50 Punkte bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 38 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Rumänen mit Autogasantrieb 88 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

1,2 AUTOKOSTEN

1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Dacia Sandero wird seinem Ruf als besonders günstiger Kleinwagen gerecht und schneidet im Kostenkapitel sehr gut ab. Der Anschaffungspreis ist mit 11.550 Euro erfreulich günstig, wodurch der Wertverlust auch absolut gesehen recht niedrig ausfällt. Die Serienausstattung umfasst das Nötigste, es gibt nur wenige Extras, welche zudem günstig sind. Die Steuer beträgt nur 42 Euro pro Jahr. Auch die

Versicherung kommt nicht teuer, dank moderater Haftpflicht- und Kaskoeinstufungen (HK 15, TK 16, VK 20). Die Kosten für Wartung und Reparaturen liegen dem Kaufpreis entsprechend auf niedrigem Niveau.

Dacia gibt auf den Sandero eine dreijährige Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung sowie zwei Jahre auf den Lack.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Sandero SCe 65 Access	Sandero TCe 90 Essential	Sandero TCe 100 ECO-G Essential
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	49 (67)	67 (91)	74 (101)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3600	160/2100	170/2000
0-100 km/h [s]	16,7	11,7	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	158	178	183
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,0/n.b. S	4,8/n.b. S	6,5/n.b. FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	113/117	110/116	102/106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/14	15/20/16	15/20/16
Steuer pro Jahr [Euro]	64	62	42
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	8.990	11.250	11.550

Aufbau

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

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

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Gas-/Benzinmotor, Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	999 ccm
Leistung	74 kW/101 PS bei 4.600 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO ₂ -Ausstoß	102 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.088/1.848/1.499 mm
Leergewicht/Zuladung	1.182/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	328/1.108 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt LPG/Benzin	32/50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Rumänien, Pitești

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3. Gang)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	9,0/12,2/19,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	185/65 R15 88H
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,1/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/6,7/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	122 g/km (WTW* 135 g/km)
Reichweite	425 km
Innengeräusch 130 km/h	71,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.155/423 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/645/1.105 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	89 Euro	Werkstattkosten	48 Euro
Fixkosten	96 Euro	Wertverlust	141 Euro
Monatliche Gesamtkosten	374 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	42 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/16		
Basispreis Sandero Tce 100 ECO-G Essential	11.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.04.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	12.090 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.057 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (für Abblendlicht)	-/Serie (Abblendlicht)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/600 Euro (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	800 Euro°/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	-
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

1,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Motor/Antrieb	2,7
Verarbeitung	3,8	Fahrleistungen	2,7
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	4,0	Schaltung/Getriebe	2,4
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,9	Lenkung	3,7
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,6
Innenraum	3,6	Sicherheit	3,2
Bedienung	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Multimedia/Konnektivität	3,8	Passive Sicherheit - Insassen	3,1
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	4,0	Fußgängerschutz	5,5
Innenraum-Variabilität	4,3	Umwelt/EcoTest	1,6
Komfort	3,7	Verbrauch/CO ₂	2,2
Federung	3,1	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,6		
Innengeräusch	3,9		
Klimatisierung	4,7		

Stand: Januar 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner