



Dacia Sandero TCe 90 Expression

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (67 kW/91 PS)

Der Sandero ist eine beispiellose Erfolgsgeschichte für Dacia: In den letzten fünf Jahren war der Kleinwagen der meistverkaufte Privat-Pkw in Europa, auch in Deutschland erfreut sich der Rumäne großer Beliebtheit: neun von zehn Kunden sind Privatkäufer. Die Gründe für den Erfolg sind dabei recht simpel: Dacia bietet mit dem Sandero einen günstigen Kleinwagen mit solider (Renault-) Technik, das Ganze garniert mit einem durchaus ansehnlichen Design. Seit Ende 2022 gibt es hier eine kleine Änderung: Dacia hat ein neues Markenemblem, das die beiden Buchstaben "DC" stilisiert und gut sichtbar im Kühlergrill thront. Am Heck ist nun der Schriftzug "Dacia" anstelle des alten Emblems zu sehen. An der Technik hat sich seit der Modellpräsentation 2021 nichts Wesentliches geändert. Unter der Haube des Testwagens sorgt der 91 PS starke Einliter-Turbobenziner für erstaunlich flotte Fahrleistungen - kein Wunder bei einem Leergewicht von lediglich 1,1 t. Der Dreizylinder dürfte mit einem Testverbrauch von 5,8 l/100 km zwar sparsamer sein, dafür befinden sich die Schadstoffemissionen auf sehr niedrigem Niveau. An den sicheren Fahreigenschaften gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren, auch wenn der Bremsweg etwas kürzer ausfallen dürfte. Zudem punktet der Sandero mit einer leicht verständlichen Bedienung und einem guten Platzangebot in der ersten Reihe. Weniger überzeugen hingegen das insgesamt nur mäßige Komfortniveau, die lückenhafte Sicherheitsausstattung, der schlechte Fußgängerschutz sowie die billige Materialauswahl. Doch irgendwoher muss der günstige Einstandspreis von 13.950 Euro für den Sandero TCe 90 Expression schließlich kommen. **Konkurrenten:** u. a. Ford Fiesta, KIA Rio, Mazda 2, Opel Corsa, Renault Clio.

- +** vorn und im Kofferraum angemessen Platz, sichere Fahreigenschaften, geringe Schadstoffemissionen, günstig in Anschaffung und Unterhalt
- dürftige Sicherheitsausstattung, sehr einfache Materialqualität, mäßiges Komfortniveau, schlechter Fußgängerschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,3
	Transport	3,2
	Fahrspaß	3,4
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest **★★★★☆**

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 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 hinterlässt der Sandero einen ordentlichen Eindruck, 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 unver-

kleidete Ladekante sowie die nur teilweise verkleidete Heckklappeninnenseite vom Sparzwang der Rumänen – hier hat man schnell Kratzer im Lack. 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 mäßig, der Teppichboden sowie der Dachhimmel etwa fühlen sich arg billig an. Die Dachsäulenverkleidungen bestehen komplett aus hartem Kunststoff, geschäumte Kunststoffe findet man im Innenraum grundsätzlich nicht. Insgesamt wirkt das Interieur wenig wertig, lediglich der Stoffeinsatz am Armaturenbrett wertet das Ambiente etwas auf.

3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 5,8 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von etwa 860 km - ein ordentlicher Wert. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 461 kg – das sollte für vier Erwachsene samt Gepäck reichen. 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 570 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, optional ist ein Notrad erhältlich.

3,5 Licht und Sicht

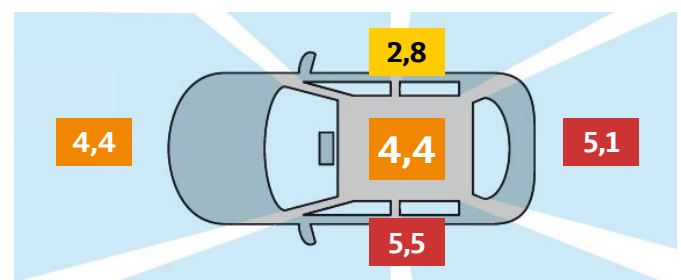
Die Ausmaße der Karosserie lassen sich recht gut abschätzen, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Der Fahrer hat den umliegenden Verkehr gut im Blick. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Sandero nur ausreichend ab, die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein, besonders die hinteren. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn recht nah am Auto, hinten sieht es



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

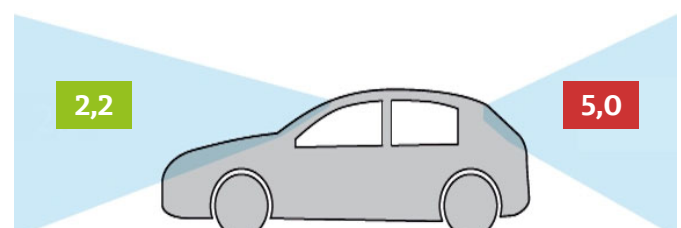
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



deutlich schlechter aus. Hintere Parksensoren sind serienmäßig, Sensoren an der Front kosten hingegen ebenso Aufpreis wie die praktische Rückfahrkamera, die jedoch frei liegt und dadurch recht schnell verschmutzt.

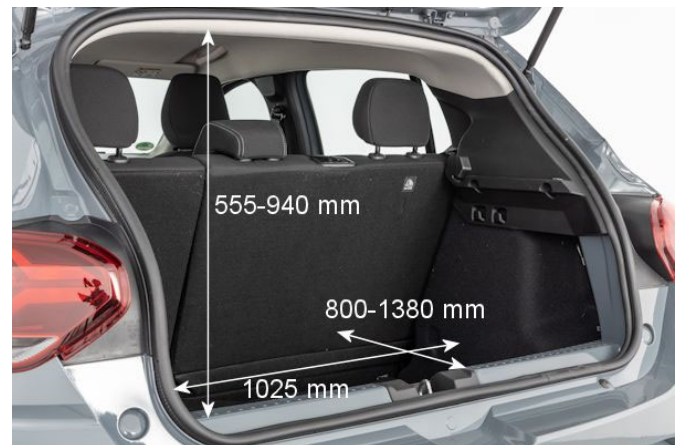
Die Scheinwerfer sind serienmäßig mit LED-Leuchtmitteln für das Abblendlicht ausgestattet, was ein großer Vorteil gegenüber den früheren Halogenleuchten ist. Das Fernlicht muss aber noch immer mit den weniger kontrastreichen Halogenleuchten auskommen, das ist lediglich eine halbherzige

Lösung. Im Fahrbetrieb stören bei aktiviertem Fernlicht die sehr unterschiedlichen Lichtfarben von Abblend- (weißlich) und Fernlicht (gelblich). Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich, die Leuchtweitenregulierung wird noch immer manuell bedient. Kurvenlicht, Abbiegelicht oder Fernlichtautomatik gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Allen Rückspiegeln fehlt eine automatische Abblendfunktion, den Außenspiegeln zudem ein asphärischer Bereich.

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 und damit unpraktischen Schlüsselbart, kann man sie auch "blind" zuordnen. Optional bekommt man einen schlüssellosen Zugang, d. h. entfernt man sich mit dem Schlüssel, verriegelt der Sandero automatisch; nähert man sich wieder, entriegelt er selbsttätig. Die typischen Knöpfe oder Sensorbereiche am Türgriff gibt es jedoch nicht. Möchte man abweichend der automatischen Prozedur die Zentralverriegelung bedienen, muss man dafür die Tasten an der flachen Fernbedienung im Scheckkarten-Format nutzen. 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.



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

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



Die 77 cm hohe Ladekante macht das Ein- und Ausladen von Gepäck zu einer mühsamen Angelegenheit.

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

2,6 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 aktuellen Modell in der Lehne integriert, muss nicht mehr extra ausgehängt werden. Die Verstaumöglichkeiten im

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

Kofferraum sind überschaubar: Es gibt lediglich je zwei kleine Haken links und rechts oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen sowie den ca. 50 l fassenden Stauraum in der Reserveradmulde.

3,4 INNENRAUM

3,2 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.

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. In der Ausstattung Expression gibt es elektrische Fensterheber rundum, die jedoch bis auf die des Fahrers ohne Automatikfunktion und damit auch ohne

Einklemmschutz auskommen müssen. Ein- und Ausschalten des Abblendlichts kann dem Lichtsensor überlassen werden, die Aktivierung der Frontwischer übernimmt der serienmäßige Regensensor.



Die ordentliche Verarbeitung kann kaum über die mäßige Materialanmutung im Innenraum hinwegtrösten. Die Bedienung ist auch aufgrund des geringen Funktionsumfangs weitgehend funktional.

3,5 Multimedia/Konnektivität

Der Sandero Expression ist serienmäßig mit einem Soundsystem ausgestattet, das über vier Lautsprecher und digitalen Radioempfang (DAB+) verfügt. Externe Medien lassen sich per Bluetooth oder über den USB-Anschluss abspielen. Letzterer bietet zudem die Möglichkeit, Inhalte des Smartphones per Apple CarPlay oder Android Auto auf dem 8-Zoll-Touchscreen

darzustellen. Gegen Aufpreis von 400 Euro lässt sich der Rumäne mit einem Navigationssystem aufrüsten, dann bringt der Dacia zwei zusätzliche Lautsprecher, einen weiteren USB-Anschluss sowie den kabellosen Anschluss für Apple CarPlay und Android Auto mit.

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.

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



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

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.

3,5 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. Das aktuelle Modell spricht bei niedrigen Geschwindigkeiten sensibler an, schluckt Einzelhindernisse und Kopfsteinpflaster besser. Insgesamt ist der Fahrkomfort innerorts damit

zufriedenstellend. Bei der Fahrt über Kopfsteinpflaster spürt man 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 verarbeitet Unebenheiten durchaus gekonnt, lediglich bei welligem Fahrbahnbelag tritt eine leichte Stuckerneigung zu Tage.

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 Mittelarmlehne, deren Höhe nicht justierbar und durch die Sitzlehnenneigung vorgegeben ist. Der Testwagen ist mit dem optionalen Komfort-Paket ausgestattet, das

eine für Fahrer und Beifahrer gemeinsame Mittelarmlehne samt Staufach umfasst. 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 den vorderen Türen sind nur dünn gepolstert, im Fond findet sich gar keine

Polsterung. Stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Zudem vermissen wir eine Gurthöhenverstellung vorn.

3,5 Innengeräusch

Unterwegs mit 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 70,1 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

Die wenig konturierte Rückbank bietet wenig Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflege. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht.

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.

3,9 Klimatisierung

⊖ Als Expression stattet Dacia den Sandero mit einer manuellen Klimaanlage aus. Der Testwagen hat die optionale Einzonen-Klimaanlage an Bord. Für die kalten Tage gibt es optional zumindest beheizbare Vordersitze. Ansonsten ist nichts an heute üblichen Ausstattungen lieferbar – 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.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,3 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 160 Nm und liegt zwischen 2.100 und 3.750 1/min an. Damit ist der nutzbare Drehzahlbereich trotz des kleinen Hubraums groß, zumal die Maximalleistung von 91 PS bereits bei 4.600 1/min bereitsteht und bis 5.000 1/min anhält. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt im vierten Gang 11,6 s, im

fünften Gang vergehen dafür 19,5 s. Muss es schnell gehen, z. B. beim Überholen, beschleunigt der Dacia von 60 auf 100 km/h in 7,8 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,8 s. Das bei niedrigen Drehzahlen träge Ansprechen spiegelt sich zwischen 15 und 30 km/h wider, hierfür sind 2,8 s nötig. Dacia gibt den Sprint von 0 auf 100 km/h in 11,7 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 178 km/h an.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der TCe 90-Benziner hat 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.

2,2 Schaltung/Getriebe

War der Sandero TCe 90 zu Beginn mit Ausnahme der Basisausstattung noch mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe ausgestattet, so ist dieses Getriebe inzwischen den Crossover-Modellen "Stepway" vorbehalten. Das Standard-Modell muss sich

mit fünf Gängen begnügen.

⊕ Das manuelle Fünfgang-Getriebe lässt sich gut schalten und hakt auch bei schnellen Gangwechseln nicht – hier hat der neue Sandero deutliche Fortschritte gemacht. Der Schalthebel

lässt sich auf erfreulich kurzen Wegen leichtgängig und präzise durch die Schaltgassen bewegen. Der Rückwärtsgang sitzt „hinten rechts“ und ist über einen Ring am Knauf gegen versehentliches Einlegen gesichert.

Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, bei einem

unsensiblen Kupplungsfuß rückt es aber spürbar. Der fünfte Gang ist in Anbetracht der Motorleistung insgesamt lang übersetzt, der Motor dreht bei 130 km/h lediglich mit 2.900 1/min. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch und ruckarm.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Sandero liegt insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Die 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 Fronttriebler fahrsicher, 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 im aktuellen 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.

3,2 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei 37,1 m – ein mäßiges Ergebnis. Die Bremse lässt

sich ordentlich dosieren und spricht gut an.

3,3 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Sandero Expression verfügt serienmäßig über einen Frontradarsensor. Damit werden die Kollisionswarnung und das Notbremssystem 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. Ordert man das optionale Sicherheitspaket, werden die hinteren Parksensoren für den Totwinkelassistenten genutzt. Da sie im Vergleich zu Radarsensoren deutlich weniger weit "sehen" können, sind sie speziell auf der Autobahn jedoch nur von begrenztem Nutzen. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Tempomat sind Serie. Weitere Assistenten wie eine Verkehrszeichenerkennung oder ein Spurhalteassistent sind für den Rumänen allerdings nicht lieferbar, dafür müsste der Sandero mit einer Kamera ausgerüstet sein.

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.

3,5 Kindersicherheit

Mit 79 Prozent im Bereich Kindersicherheit erzielt der Sandero beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm ein befriedigendes Resultat (Stand: 04/21). 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	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	Option
	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 (indirekt messend)

Kindersitze nebeneinander reicht der Platz auf der Rückbank jedoch nicht. Über einen Schalter rechts seitlich am Armaturenbrett kann man den Beifahrerairbag deaktivieren.

⊖ Bis auf den Fahrerplatz fehlt den elektrischen Fensterhebern ein Einklemmschutz. 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 (Stand: 04/2021) - 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. Ein Notbremsassistent mit Personenerkennung hat der Dacia nicht zu bieten - das ist nicht mehr zeitgemäß.

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

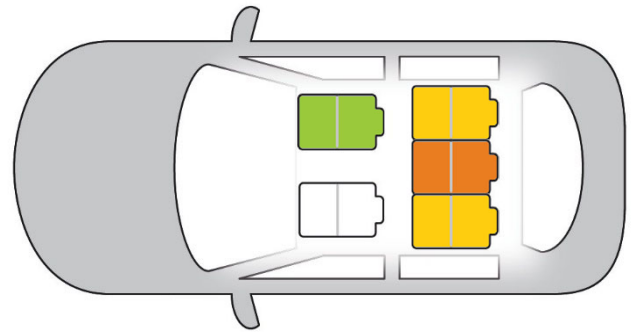
⊕ Der Kraftstoffverbrauch des Sandero mit dem 91 PS starken TCe Motor inklusive Start-Stopp-System liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 5,8 l/100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 160 g/km, die nur 30 von 60 Punkten einbringt. Der Verbrauch liegt innerorts bei 5,9 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei 6,7 l Super/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Dreizylinder-Benziner ist durch die Bank sauber, die Schadstoffwerte liegen in allen Bereichen deutlich unter den Grenzwerten - auf dem Prüfstand wie auf der Straße, wie separate RDE-Messungen zeigen. In allen Disziplinen, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, bleibt der Sandero sauber. Dacia und die Konzernmutter Renault zeigen, dass auch in einem günstigen Modell eine vernünftige Abgasreinigung verbaut werden kann, bei den Benzinern wie bei den Dieselmotoren. Der Lohn sind volle 50 Punkte bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 30 Punkten für die CO₂-

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	59	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Emissionen gibt es für den Sandero TCe 90 80 Punkte und damit vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest - ein gutes Ergebnis.

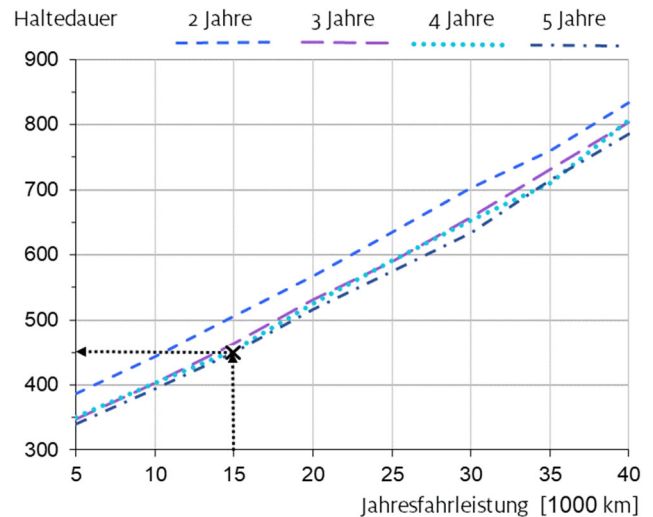
1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Dacia Sandero wird seinem Ruf als besonders günstiger Kleinwagen gerecht und schneidet im Kostenkapitel sehr gut ab. Der Anschaffungspreis für den Sandero TCe 90 in der höchsten Ausstattung Expression ist mit 13.950 Euro erfreulich günstig, wodurch der Wertverlust auch absolut gesehen recht niedrig ausfällt. Die Serienausstattung ist erfreulich gut, die Optionen gehen nicht allzu sehr ins Geld. Die Steuer beträgt nur 66 Euro pro Jahr. Auch die Versicherung kommt nicht teuer, dank moderater Haftpflicht- und Kaskoeinstufungen. 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 449 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Sandero SCe 65 Essential	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)	5,30/5,3 S	5,20/5,2 S	7,00/7,0 FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	120/120	118/118	108/108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/18	19/19/19	19/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	71	66	46
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	434	445	427
Preis [Euro]	11.300	12.550	13.150

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-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM	
Hubraum	999 ccm
Leistung	67 kW/91 PS bei 4.600 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 2.100 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
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	1.125/436 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	328/1.108 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	570/1.100 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Rumänien, Pitești

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	11,6/19,5/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Premium Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,3/6,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	138 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	860 km
Innengeräusch 130 km/h	70,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.100/461 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	320/645/1.105 l

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

Betriebskosten	142 Euro	Werkstattkosten	47 Euro
Fixkosten	101 Euro	Wertverlust	159 Euro
Monatliche Gesamtkosten	449 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/19		
Basispreis Sandero Tce 90 Expression	13.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.12.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	16.950 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.763 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. * 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	450 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	450 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	550 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	450 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/550 Euro° (Paket)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	550 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 550 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: Juni 2023

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