



Dacia Sandero (2008 - 2012)

Einfacher Genuss

Autotest | Dacia hat es gut verstanden. Nicht jedermann sucht ein Auto mit der Ausstrahlung eines Juwels, den Leistungen einer Rakete und dem Luxus eines Schlosses. Das Ziel eines Dacia ist es, die Insassen trocken und sicher von A nach B zu fahren, und das mit so geringen Kosten wie möglich. Der neue Sandero verspricht das sogar besser zu machen als je zuvor.

Dacia ist erst seit kurzem auf dem niederländischen Markt. Aber in seinem Heimatland baut der rumänische Hersteller schon Jahrzehnten Imitationen von Renault. Der Logan war das erste Modell auf dem niederländischen Markt, und der überwältigende Erfolg des Modells hat nach mehr geschmeckt.

Der neue Sandero hat eine modernere Formgebung und muss bei einer noch größeren Gruppe preisbewusster Käufer ankommen. Statt für eine altmodische Limousine hat sich Dacia dieses Mal für ein flottes stromlinienförmiges Schrägheck entschieden.

Interieur

Obwohl der Sandero ein total neues Modell ist, ist die Verbindung zu Renault auch jetzt wieder unverkennbar. Genauer gesagt: Auf der Heckklappe prangt ein "Dacia, by Renault"-Aufkleber. Die technische Basis des Sandero besteht auf einer vorherigen Generation des Renault Clio.

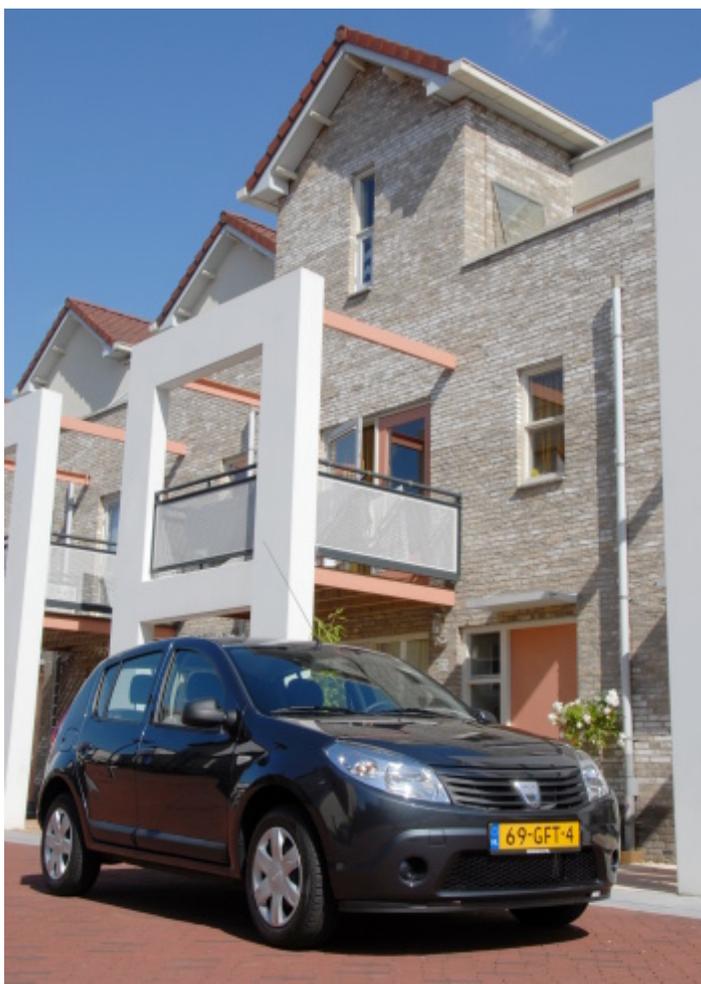


Das ganze Interieur lässt an eine Basisausführung eines etwas älteren Renault-Modells denken. Sogar der Duft im Auto ist unverkennbar der eines Renault! Der Entwurf des Sandero ist elementar, aber mit einfachen Mitteln hat Dacia doch ein nettes Cockpit gebaut. Dank der kontrastierten Panele hat das Armaturenbrett sicher keine deprimierende

Ostblock-Ausstrahlung.

Die standardmäßig montierte Ausrüstung ist mäßig, aber alles Notwendige ist vorhanden. Dabei ist dem Sandero jegliches Raffinement fremd. Alle Knöpfe sind groß und grob. Die optionale Klimaanlage kennt nur zwei Stellungen: nichts oder einen schneidenden Polarwind.

Tatsächlich bietet die Basiausführung die meisten Vorteile. Sobald der Sandero mit Optionen ausgestattet wird, ist der Unterschied zu anderen Preiskämpfern (Kia Rio, Chevrolet Aveo) deutlich kleiner. Viele kleinere Unbequemlichkeiten und ergonomische Fehler der Vorgänger des Sandero haben sich aufgelöst.



Trotz der Ausführung fühlt sich alles gediegen und solide an. Die Türen schließen mit einen soliden

"Ploff". Nur die Heckklappe schließt mit einem billigen blechernen Geräusch. Der Innenraum vorne und hinten ist prima, entsprechend dem Preis für das Auto. Für die Summe, die Dacia für den Sandero verlangt, sind normalerweise nur echte Minis wie ein Daihatsu Cuore oder ein Toyota Aygo zu bekommen. Wer maximalen Raum für einen minimalen Preis sucht, ist bei Dacia an der richtigen Adresse (der Logan MVC tut es noch besser).

Straßenlage

Weil der Sandero etwas größer ist als die meisten anderen Autos in diesem Segment, gibt der Dacia einem ein erwachseneres Gefühl auf der Autobahn. Das Renault-Fahrgestell bietet im Sandero mehr Ruhe und Stabilität als kleinere Autos.

Die Straßenlage ist ausgezeichnet, sogar in Paniksituationen reagiert das Auto sehr gutherzig. Die Servolenkung (abhängig von der Ausführung) ist nicht empfehlenswert. Trotz dieser Ausstattung lenkt der Sandero schwer. Das Gefühl im Lenkrad ist mäßig bis schlecht; der Sandero lenkt sehr indirekt.

Das selbe gilt für das Kuppeln und Schalten. Auch hier fehlt alles an Gefühl und Verfeinerung, woran europäische Käufer gewöhnt sind. Der Sandero 1.4 braucht Gewöhnung. Die ersten Stunden beschleunigt mancher mit heulendem Motor und durchdrehender Kupplung. Weil alles so indirekt und gefühllos funktioniert, braucht es Übung, um gut mit dem Sandero zu fahren. Danach hat sich der Dacia-Fahrer umgewöhnt, und dann fährt der Sandero genau so gut wie die meisten Konkurrenten.



Leistungen

Die Leistung des 1.4-Liter-Motors ist gering. Aus 1390 cc Hubraum kann der Dacia 75 PS / 112 Nm holen, und das ist weniger als bei den Konkurrenten. Der Grund ist, dass Einfachheit vorne an steht. Dacia hat sich nicht für fortgeschrittene Technik entschieden, um mehr Pferdestärken aus weniger Litern zu holen, sondern für einfach zu produzierende und vor allem einfach zu unterhaltende Mechanik. Auch eine einfache rumänische Dorfwerkstatt muss den Sandero pflegen können.

Die Basisausführung der Sandero kommt ohne Probleme im Verkehr mit, aber viel mehr als das wird es auch nicht geben. Wenn hart oder schnell gefahren wird, nimmt das Geräuschniveau schnell zu, und der Sandero fährt weniger angenehm. Schnelles überholen oder sich Einfädeln geht schon, aber das Auto lädt dazu nicht ein.

Wer eigentlich ruhiger fährt, hat am Sandero ein bemerkenswertes, ruhiges und komfortables Auto. Weil der Sandero einem schon einen ruhigen Fahrstil abnötigt, ist der Verbrauch in der Praxis viel günstiger, als Dacia verspricht!

Fazit

Jede Ware kostet ihr Geld. Es ist einfach, Bemerkungen über den neuen Dacia Sandero zu machen. Das Auto kennt wenig Verfeinerung, die Lenkung ist indirekt und die Leistungen sind mäßig.

Vom Preis ausgehend dürfen keine hohe Ansprüche gestellt werden. Und in dem Licht gesehen bietet Dacia ein gutes Auto. Der Sandero gehört zu den billigsten Autos auf dem Markt, bietet aber bedeutend mehr Raum und Komfort als andere Basismodelle. Es ist vor allem das Basismodell, womit der Sandero optimal seine Vorteile bietet. ■



Technische Daten

Dacia Sandero (2008 - 2012) 1.4 MPI Laureate

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	402 x 175 x 153 cm
Radstand	259 cm
Leergewicht	1.011 kg
Anhänger	555 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.100 kg
Tankinhalt	50 l
Gepäckraum	320/1200 l
Reifen	185/65R15

Motor und Leistung



Motorinhalt	1390 cc
Zylinder / Ventile	4/2
Max. Leistung	75 PS @ 5500 U/min
Drehmoment	112 Nm @ 3000 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	13 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	161 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	7 l / 100 km
Vebrauch Stadt	9,6 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5,4 l / 100 km
CO2 Ausstoß	165 gr. / km

Preis

Preis	€ 9.300
Grundpreis	€ 7.500