



## Dacia Duster dCi 110 FAP Lauréate 4x2

Fünftüriger SUV der Mittelklasse  
(79 kW / 107 PS)

Mit dem Duster betritt Dacia neues Land. Jetzt werden auch potenzielle SUV-Kunden vom rumänischen Fahrzeughersteller bedient. Auch das Vorurteil, dass ein SUV eine teure Anschaffung ist, wird von Dacia entkräftet. Duster kaufen und fahren kann man bereits ab 11.900 €. Der getestete dCi 110 FAP 4x2 hat in der Lauréate-Ausstattung einen Grundpreis von 15.400 €. Die Aufpreisliste ist kurz, dass allerdings ESP immer noch optional bestellt werden muss, ist nicht mehr zeitgemäß. Mit dem Duster erhält man ein Auto, das sich in fast jeder Disziplin durchschnittlich zeigt. Luxus sucht man vergebens, im Detail lässt er Raum für Verbesserungen, aber schlecht ist das Auto nicht.

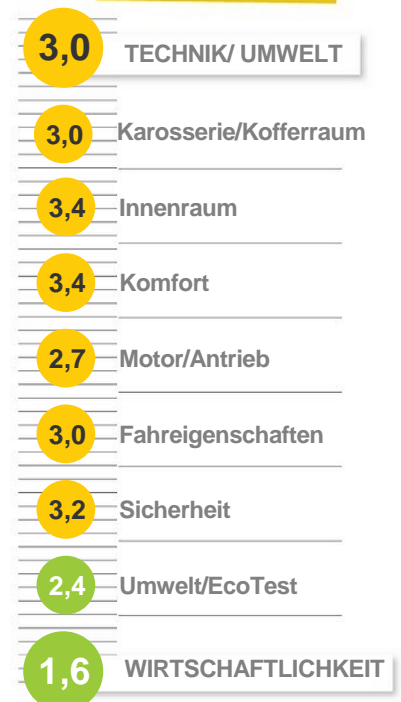
**Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u. a.: Ford Kuga, Hyundai ix35, Nissan Qashqai, Opel Antara, Renault Koleos, Skoda Yeti

**+** günstiger Anschaffungspreis, günstiger Unterhalt, elastischer Motor, großer Kofferraum

**-** ESP gegen Aufpreis, sehr teure Kfz-Haftpflichtversicherung, keine Einparkhilfe, unpraktische Bedienelemente, schwache Heizung hinten, gefühllose Lenkung



### ADAC-URTEIL



3,0

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

### Verarbeitung

Der Dacia Duster ist zufriedenstellend verarbeitet. Im Innenraum dominiert tristes Hartplastik in allen Variationen, welches sich nicht besonders hochwertig anfühlt. Das optionale Lederlenkrad und die Sitzpolster greifen sich ordentlich. Die Verarbeitung im Inneren ist aber angesichts des Fahrzeugpreises akzeptabel. Viele Teile (insbesondere die Türverkleidungen) sind nicht passgenau, es stehen häufig scharfe Kanten ab und im Kofferraum ist das lackierte Blech teils unverkleidet. Aber alles wirkt solide.

⊕ Auf der Dachreling dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden. Maximal dürfen 455 kg zugeladen werden. Serienmäßig ist ein vollwertiges Reserverad an Bord.

⊖ Am Unterboden ist nur der vorderste Bereich des Motorraums verschlossen. Der Rest ist offen und zerklüftet und sorgt für unnötige Luftwirbel und erhöhte Geräuschemissionen. Die Türausschnitte sind nach außen kaum abgedichtet und verschmutzen schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Die lackierten Stoßfänger sind kratzempfindlich und haben keinerlei Kunststoffeinlagen, die kostengünstige Reparaturen bei kleinen Beschädigungen ermöglichen würden. Die Türen werden zwar durch dicke Seitenleisten gegen Beschädigungen geschützt, diese sind aber sehr weit unten angebracht und können nicht vor allen Beschädigungen schützen.

3,8

### Sicht

Die Übersichtlichkeit des Duster ist zufriedenstellend. Nach vorne ist er gut abschätzbar, hinten können die Fahrzeugenden nur erahnt werden. Die Außen- und der Innenspiegel geben ein zufriedenstellendes Sichtfeld wieder. Die Außenspiegel besitzen aber keinen asphärischen Bereich, der Innenspiegel ist nicht automatisch abblendbar.

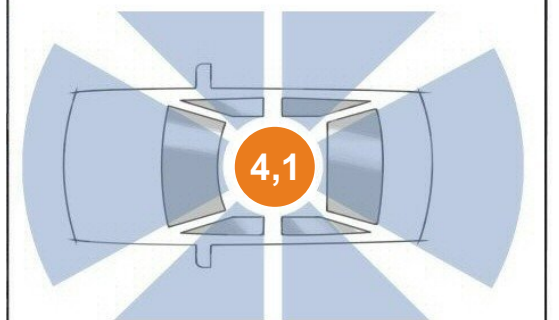
⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Überblick über den Verkehr.

⊖ Das Ergebnis der ADAC-Rundumsichtmessung fällt dürftig aus. Vor allem der Blick nach hinten ist durch die dicken C- und vor allem durch die übermäßig breiten D-Säulen blockiert. Niedrige Hindernisse, wie z. B. spielende Kinder, können aufgrund der hohen Scheibenlinie hinter dem Fahrzeug überhaupt nicht erkannt werden. Es gibt keine Einparkhilfe für das Fahrzeug, welche aber dringend nötig wäre. Die Frontscheibe wird bei Regen kaum gewischt, was die Sicht stark behindert. Sowohl Xenon- als auch Kurven- oder Abbiegelicht sind nicht erhältlich.

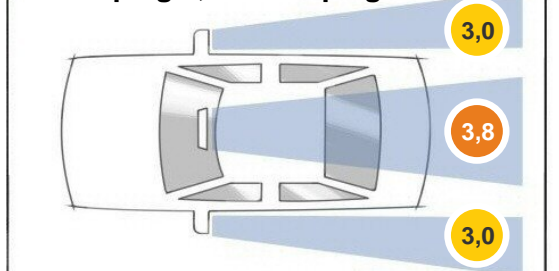


Sehr breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten erheblich.

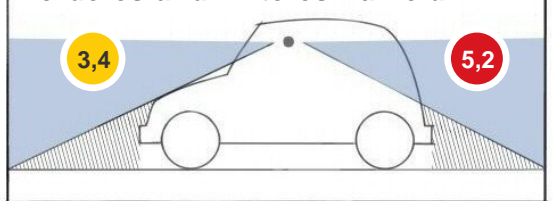
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch die 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.

## 3,0 Ein-/Ausstieg

- + Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, die Tasten sind dabei verwechslungssicher. In optimaler Höhe sind die Sitze eingebaut. Wenn die hinteren Türen etwas weiter öffnen würden, wäre der Zustieg auf die Fondplätze hervorragend. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, außer für den Fahrer.
- Die hohen und breiten Schweller behindern das Einsteigen, man muss die Füße sehr weit anheben und einen großen Schritt ins Fahrzeug machen. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei geöffneter Tür (außer Fahrertüre) verriegelt werden kann. Die Gefahr, dass man den Schlüssel im Fahrzeug liegen lässt und die Tür zuschlägt ist groß.

## 1,8 Kofferraum-Volumen\*

- + Der Kofferraum fällt für diese Fahrzeugklasse groß aus. Er fasst bis zu 445 Liter, bei komplett vorgeklappter Rücksitzlehne sind es 760 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Das Fahrzeug lässt sich aufgrund des steilen Hecks gut bis zum Dach beladen.



**Der Kofferraum zählt mit 445 l Volumen in dieser Klasse zu den Größten. Die direkten Konkurrenten, wie z.B. Skoda Yeti (375 l), Ford Kuga (345 l) oder Hyundai ix35 (340 l) können hier nicht mithalten.**

## 2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Unter der geöffneten Heckklappe können Personen bis 1,87 m aufrecht stehen, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Die Ladeöffnung ist groß und das Format des Laderaums zweckmäßig. Auf der Innenseite liegt die Ladekante nur 11 cm oberhalb des Kofferraumbodens.
- Um die Heckklappe zu öffnen, muss ein unpraktischer Druckknopf betätigt werden, der sehr schwer geht - lange Fingernägel sind in Gefahr. Die Ladekante liegt zu hoch über der Fahrbahn (77 cm) und ist zudem ungeschützt und sehr kratzempfindlich. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne entsteht eine Stufe und es steigt der Boden nach vorn hin an. Gepäckstücke können nicht nach vorne geschoben werden. Die Beleuchtung ist recht schwach. Sehr große Personen können sich an dem weit abstehenden Heckklappenschloss schmerzhaft den Kopf stoßen. Die Kofferraumabdeckung ist umständlich zu bedienen, sie wird nicht geführt, sondern nur lose nach vorne gelegt.

## 3,3 Kofferraum-Variabilität

In der Ausstattungsvariante Lauréate ist die Rücksitzbank asymmetrisch geteilt klappbar. Der Klappmechanismus ist gewöhnungsbedürftig. Die Sicherheitsgurte können zwar an der Seite eingesteckt werden, dass sie den Klappvorgang nicht behindern, wirklich einfach gestaltet sich diese Arbeit aber trotzdem nicht.

- Im Kofferraum gibt es keine Ablagemöglichkeiten für kleine Gegenstände. Eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne gibt es nicht.

## 3,4 INNENRAUM

### 3,7 Bedienung

Die Ergonomie der Schalter lässt noch deutlichen Spielraum für Verbesserungen. In vielen Details kann der Duster nicht überzeugen.

**+** Insgesamt fällt die Eingewöhnungszeit dank der wenigen Schalter gering aus. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Das aufpreispflichtige Radio ist in noch guter Höhe angebracht und aufgrund der wenigen Tasten und Funktionen gut zu bedienen. Bei geöffneten Türen oder offener Heckklappe wird dies durch eine Leuchte im Instrumenteneinsatz angezeigt. In der Ausstattungsvariante Lauréate ist serienmäßig ein Bordcomputer installiert, welcher unter anderem den Durchschnittsverbrauch berechnet.

**-** Das aus dem Sandero bekannte Armaturenbrett liegt im Verhältnis zum Fahrer zu weit unten. Dadurch sind die in der Mittelkonsole positionierten Schalter kaum zu sehen. Vor allem gilt das für die Heizungseinsteller, die auf halber Höhe des Schienbeins positioniert sind und deren Symbole nur mit Verrenkung erkennbar sind. Der "unsichtbare" Hebel für die Innenluftzirkulation hat zudem keine automatische Umschaltung auf Frischluftzufuhr. Nur in einem kleinen Bereich lässt sich das Lenkrad auf- und abschwenken, in der Entfernung lässt es sich nicht einstellen. In Ruheposition ist jedes Pedal auf einer anderen Höhe, was die Bedienung erschwert. Für die Kupplung wird nur wenig Gefühl vermittelt. Die Taster für die Fensterbedienung befinden sich nicht in den Türen, sondern ungünstig in der Mittelkonsole. Sie funktionieren nicht ohne Zündung und haben weder eine Antippautomatik noch einen Einklemmschutz. Hinten werden die Fenster per Kurbel bedient, optional auch elektrisch. Die Bedienelemente der Sitzverstellung sind unpraktisch. Vor allem die Sitzhöhe muss durch viel Körpereinsatz verändert werden. Ablagen gibt es weder vorne noch hinten in ausreichender Anzahl und Größe. Unbeleuchtet und unter der Handbremse versteckt ist der Einstellknopf für die elektrischen Außenspiegel untergebracht. Die Leuchtweitenregulierung ist kaum zu erreichen und unbeleuchtet. Das Zündschloss ist nicht gleich zu finden, weil es unbeleuchtet und weit hinter dem Lenkrad untergebracht ist. Tagsüber können die schwach beleuchteten Warnsymbole so gut wie nicht erkannt werden. Der vordere Scheibenwischer besitzt keine Antippfunktion, beim Betätigen der Waschanlage laufen die Scheibenwischer nicht mit, diese müssen dann extra eingeschaltet werden. Außerdem fehlt ein Hupknopf im Lenkrad, die Hupe ist nur über einen Taster im Blinkerhebel zu betätigen. Die Innenraumbeleuchtung ist dürftig: Eine Leselampe gibt es nur für den Beifahrer, im Fond ist überhaupt keine Beleuchtung verbaut. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, angeschnallt sind die Türen kaum zu erreichen. Der Lautsprecherklang vermittelt wenig Hörgenuss. Das Anlegen der hinteren Gurte gestaltet sich schwierig, da die Gurtschlösser lose an Bändern hängen.



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

### 2,9 Raumangebot vorne\*

Vorne reisen Personen bis fast 1,90 m bequem. Die Innenbreite könnte aber etwas üppiger ausfallen. Trotzdem ist das subjektive Raumempfinden einwandfrei, die Kopffreiheit ist sehr großzügig.

---

## 3,6 Raumangebot hinten\*

Der Duster hat vier vollwertige Sitze, der mittlere Platz der Rücksitzbank sollte als Notsitz angesehen werden. Das subjektive Raumempfinden und die Innenbreite sind durchschnittlich, an den Ellenbogen wird es etwas knapp.

– Sind die Vordersitze auf eine Körpergröße von 1,85 m eingestellt, so können hinten nur noch Personen bis zu einer Körpergröße von 1,73 m bequem sitzen. Bei größeren Insassen finden die Knie keinen Platz mehr.



**Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,73 m Körpergröße noch ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu klein und nur für kurze Fahrten geeignet.**

---

## 3,4 KOMFORT

---

### 3,0 Federung

Das tendenziell straff abgestimmte Fahrwerk ist nicht besonders ausgewogen appliziert. Es wirkt auf schlechten Straßen etwas nervös. Auf kurzen Wellen ist ständige Unruhe im Fahrzeug. Die Stuckerneigung ist ausgeprägt. Die Neigung um die Längs- und Querachse ist, typisch für einen SUV ohne elektronische Fahrwerksregelung, ausgeprägt, kann aber noch gut toleriert werden.

+ Langwellige Fahrbahnunebenheiten meistert der Dacia einwandfrei. Auch das Überfahren von Einzelhindernissen bügelt er komfortabel aus.

---

### 3,4 Sitze

Die Vordersitze bieten einen akzeptablen Sitzkomfort. Auch sie kennt man bereits aus dem Sandero. Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, die Bedienung der Höheneinstellung ist aber kompliziert. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend, auch wenn die Sitzflächen kurz und flach ausgeführt sind und die Schenkel deswegen nur schwach unterstützt werden. Auf den hinteren Sitzen findet man einen zufriedenstellenden Sitzkomfort.

– Der Beifahrersitz lässt sich gerade mal in Längsrichtung verschieben und die Rückenlehne justieren. Die recht weichen Polster der Vordersitze lassen etwas an Rückenunterstützung vermissen, zudem sind die Lehnen für große Personen zu kurz geraten und verjüngen nach oben hin viel zu früh. Auch der Seitenhalt ist dürftig, die Wulste sind klein und weich. Eine einstellbare Lordosenstütze ist nicht erhältlich. Die Rücksitzlehnen sind kaum ausgeformt und bieten sehr schlechten Seitenhalt.

---

### 3,5 Innengeräusch

Das Fahrgeräusch ist auf der Autobahn ziemlich hoch. Bei 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel von üppigen 72 dB(A). Der Motor ist jederzeit deutlich wahrzunehmen.

– Die ausgeprägten Windgeräusche nerven die Insassen auf Dauer.

## 3,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizleistung auf den vorderen Plätzen ist durchschnittlich, nach 16 Minuten sind 22° C Innenraumtemperatur erreicht. Die manuelle Klimaanlage ist in der Ausstattungsvariante Lauréate serienmäßig.

– Die Heizleistung auf den hinteren Plätzen ist nicht ausreichend. 22 Minuten muss man sich gedulden, bis die Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht ist. Die Temperatur- und Luftverteilung ist nur sehr grob einstellbar, es muss oft nachjustiert werden, um die Wunschtemperatur im Fahrzeug zu halten. Für die Temperaturwahl gibt es nur einen Regler für das gesamte Fahrzeug. Auch die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam in vorgegebenen Stufen vorgenommen. Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht komplett.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen liegen im Klassenmittelfeld. Bei voller Beschleunigung (simulierter Überholvorgang) erreicht der Duster dCi 110 4x2 ein durchschnittliches Ergebnis.

+ Die Motor-Getriebe-Konstellation macht den SUV sehr elastisch.

## 2,8 Laufkultur

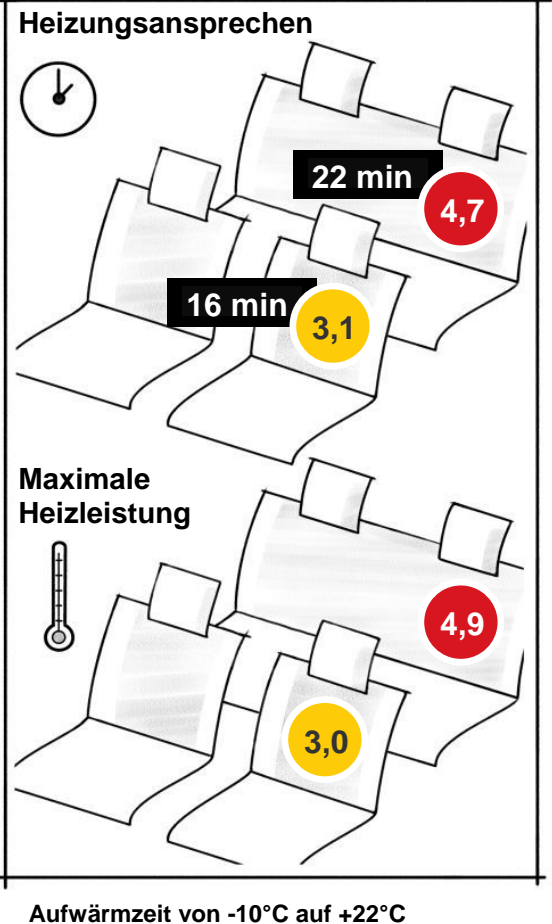
Die Laufkultur des Selbstzünders kann sich sehen lassen. Der Motor läuft zwar rau und neigt jenseits der 4000 Touren etwas zum Dröhnen. Wirklich belastend wirkt er aber nicht auf die Insassen.

+ Das Vibrationsverhalten ist für einen Vierzylinder-Diesel einwandfrei.

## 2,8 Schaltung

Die Präzision des Schaltgetriebes bietet ausreichend Möglichkeit zur Verbesserung. Wirklich schlecht ist es nicht, aber vor allem beim Wechsel der Schaltgassen kann das Einlegen eines neuen Gangs schon mal zwei Anläufe benötigen.

+ Aufgrund der Leichtgängigkeit des Getriebes sind hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich, die Schaltwege sind kurz. Der Rückwärtsgang ist synchronisiert, ein geräuschloses Einlegen ist auch bei ausrollendem Fahrzeug möglich.



## 2,4 Getriebeabstufung

Die Gesamtübersetzung des Getriebes ist sehr kurz gewählt. Bei 130 km/h Autobahnrichtgeschwindigkeit dreht der Motor bereits mit 2.900 Umdrehungen pro Minute. Wenn die kurze Übersetzung den Dacia auch sehr elastisch macht, es wird durch die hohe Drehzahl unnötig Kraftstoff verschwendet.

⊕ Die Abstufung der Gänge des Sechsgang-Getriebes ermöglichen dem Turbo-Diesel volle Kraftentfaltung.

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,0 Fahrstabilität

Der Dacia Duster zeigt eine akzeptable Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt der Aufbau deutlich nach - ein typisches Verhalten für SUV. Beim ADAC-Ausweichetest erreicht er auch nur eine durchschnittliche Bewertung. Zumindest war das optionale ESP an Bord, welches kurioserweise nur in Verbindung mit Lederlenkrad erhältlich ist und verhindert, dass der Duster schleudert oder sich überschlägt. Es greift spät und sehr heftig ein, blockiert kurzzeitig die Vorderräder und sorgt somit für sehr starkes Untersteuern. Trotz Traktionskontrolle neigt der Dacia zum Traktionsverlust.

⊕ Spurrillen und Fahrbahnunebenheiten überfährt er absolut spurstabil.

### 2,9 Kurvenverhalten

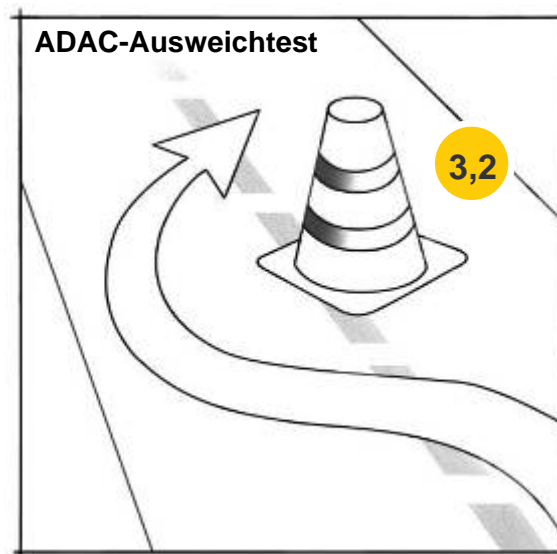
Der Dacia Duster ist untersteuernd ausgelegt, bei schneller Kurvenfahrt schiebt das Fahrzeug deutlich, aber kontrollierbar in Richtung Fahrbahnrand. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Beladen ändert sich am Kurvenverhalten kaum etwas.

### 3,1 Lenkung\*

Die Übersetzung des Lenkgetriebes ist ausreichend direkt.

⊕ Das Ansprechen der Lenkung ist für ein Fahrzeug dieser Größe recht gut, der Kraftaufwand beim Rangieren gering. Ein Wendekreis von 11,1 Meter ist für ein Fahrzeug dieser Größe ein guter Wert.

⊖ Die Zielgenauigkeit der Lenkung bietet großes Verbesserungspotential. Der Fahrer kommt nicht daran vorbei, beim Kurvenfahren mehrfach den Kurs zu korrigieren. Die Rückmeldung an den Fahrer fällt dabei auch zu gering aus. Der ganze Steuervorgang ist unpräzise und gefühllos. Ist der Triebstrang unter Zug, so hat man ständig Antriebseinflüsse in der Lenkung. Ebenso tendiert die Lenkung stark zum Rückstellen in die Mittellage wenn das Fahrzeug beschleunigt wird, vor allem aber wenn die Antriebsräder Haftung verlieren.



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.

---

## 2,8 Bremse

Der Bremsweg des Dacia Duster fällt mit 38 m von 100 km/h bis zum Stillstand noch akzeptabel aus (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Bremsenfading konnte auch nach mehrmaligen Vollbremsungen nicht festgestellt werden, die Bremsanlage ist sehr standfest. Die Bremse spricht gut an.

– Das Pedalgefühl ist schlecht, worunter vor allem die Dosierbarkeit leidet.

---

## 3,2 SICHERHEIT

---

### 3,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Zumindest optional ist im Duster ESP erhältlich, allerdings nur für den dCi 110 FAP, erst ab der Ausstattungsvariante Lauréate und nur in Verbindung mit der Option Lederlenkrad. Serienmäßig ist allerdings ein Bremsassistent (BAS) an Bord. Alle anderen sicherheitstechnischen Einrichtungen, die bei anderen Herstellern eine Selbstverständlichkeit sind, sucht man im Dacia immer noch vergebens.

---

### 3,6 Passive Sicherheit - Insassen

In der Ausstattungsvariante Lauréate hat der Duster Front- und Seitenairbags für die vorderen Insassen. Alle anderen Luftsäcke sucht man vergebens. In der Basisausstattung sind nicht einmal Seitenairbags erhältlich. Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis 1,80 m, die hinteren bis 1,70 m.

– Gurtwarner, die ans Anschnallen erinnern, gibt es auf keinem der Sitzplätze. Im Falle eines Unfalls kann an den Klapp-Türgriffen kaum Kraft aufgebracht werden um die Tür zu öffnen. Warndreieck und Verbandskasten sind bei beladenem Fahrzeug kaum erreichbar.

---

### 2,0 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor. Auf der Rücksitzbank lassen sich nur auf den äußeren Plätzen Kindersitze befestigen. Die hinteren Gurtschlösser sind gut erreichbar, aber nur an losen Bändern befestigt.

+ Auf den äußeren Sitzplätzen der Rücksitzbank ist serienmäßig ISOFIX inkl. Ankerhaken verbaut. Aber auch mit den Gurten lassen sich alle gängigen Kindersitze sicher befestigen. Einzig die etwas weichen Sitzpolster sorgen dafür, dass beim Befestigen der Kindersitze etwas mehr Kraftaufwand erforderlich ist. Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schalter am Armaturenbrett deaktivieren. Dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Babyschalen befestigt werden. Vorwärts gerichtete Kindersitze sind dagegen laut Bedienungsanleitung generell nicht erlaubt.

---

### 3,0 Fußgängerschutz

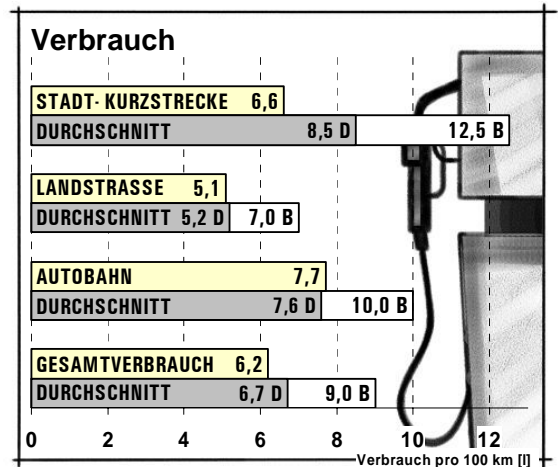
Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor. Allgemein ist die hohe Front eines SUV nicht vorteilhaft bei einer Kollision mit Fußgängern. Die Front wirkt aber nachgiebig und direkt unter der Haube sind keine harten Gegenstände verbaut, welche ein erhöhtes Verletzungsrisiko provozieren könnten.



## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Aufgrund eines erhöhten Autobahnverbrauchs, welcher auch durch die kurze Gesamtübersetzung entstehen kann, verpasst der Duster dCi 110 4x2 knapp eine gute Bewertung im Kapitel Verbrauch (Testverbrauch 6,2 l/100 km). Der Stadtverbrauch ist mit 6,6 l/100 km hervorragend, auch der Landstraßenverbrauch ist mit 5,1 l/100 km noch gut, nur der Autobahnverbrauch liegt mit 7,7 l/100 km nur im Mittelfeld. CO<sub>2</sub> emittiert er 164 g/km und erhält dafür im EcoTest 33 Punkte.



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

### 2,0 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist gering. Im ADAC EcoTest ergattert der Duster 40 Punkte, was kombiniert mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu 73 Punkten und vier Sternen führt.

## 1,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,8 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten. Beim Verbrauch liegt der Duster im guten Mittelfeld. Da er nur günstigen Dieselmotor konsumiert, sind die Betriebskosten gering.

### 2,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

⊕ Dacia gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km.

### 2,1 Wertstabilität\*

⊕ Der Dacia Duster ist ganz neu auf dem Markt, ein Modellwechsel in weiter Ferne und der Fankreis bereits groß. Deswegen wird ihm für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

### 0,9 Kosten für Anschaffung\*

⊕ 15.400 € Grundpreis für einen SUV in einer gehobenen Ausstattungsvariante, das gibt es nur bei Dacia und das wird auch der Hauptgrund sein, einen Duster zu kaufen.

3,8

## Fixkosten\*

Die Fixkosten liegen noch im Mittelfeld. Die Teilkaskoklasse der Kfz-Versicherung ist zwar günstig und die Vollkaskoklasse durchschnittlich teuer, aber die Haftpflichtversicherung ist übermäßig teuer und verschlechtert den Schnitt drastisch. Für die Kfz-Steuer muss man jährlich 180 € berappen.

1,1

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die monatlichen Kosten sind günstig. Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten sind erschwinglich. Der Wertverlust ist gering. Nur die teure Haftpflichtversicherung, welche sich auch in keinem Fall umgehen lässt, schlägt schwer zu Buche, was sich aber bei einer hohen Laufleistung nach und nach mit den günstigen Betriebskosten verrechnet.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 4x2	dCi 85 4x2	dCi 110 FAP 4x2	dCi 110 FAP 4x4
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1461	4/1461	4/1461
Leistung [kW(PS)]	77(105)	63(86)	79(107)	80(109)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	148/3750	200/1900	240/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	11,5	13,9	11,8	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	156	171	168
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,4 S	6,0 D	6,2 D	6,5 D
CO2 [g/km]	177	135	139	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/20/18	22/20/18	22/22/18	22/22/18
Steuer pro Jahr [Euro]	146	190	180	192
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	477	453	466	491
Preis [Euro]	11.900	13.900	15.400	17.200

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	79 kW (107 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/65R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11 m
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,4 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,6/ 5,1/ 7,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / <b>164g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>72dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4315/1822/1625 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1300 kg/455 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>445 l/760 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>805 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>115 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>98 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>201 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>466 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/22/18
Grundpreis	15.400 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 über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (nur mit Lederlenkrad)	300 Euro <sup>o</sup>
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	ab 350 <sup>o</sup>
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (Modularitäts-Paket)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**3,0**

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

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