



Dacia Dokker 1.6 MPI 85 Ambiance

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (61 kW / 83 PS)

Wer ein günstiges Auto mit guten Transporteigenschaften sucht, ist mit dem Dacia Dokker gut beraten. Er bietet mit ESP und vier Airbags die nötigste Sicherheitsausstattung und kann durch sichere und einfach beherrschbare Fahreigenschaften punkten. Überzeugen kann der Dokker aber vor allem durch seinen riesigen Kofferraum, der sich durch umklappen der Rücksitzbank auf Transporter-Format erweitern lässt. Dank Heckflügeltüren und seitlichen Schiebetüren ist das Ladeabteil zudem gut zugänglich. Die Rücksitze eignen sich problemlos zum Fixieren von Kindersitzen, was aus dem kleinen Dacia einen brauchbaren Familien-Van macht. Leider wird der Platz aber für drei Kindersitze nebeneinander recht eng. Ansonsten kann der Dokker leider wenig Glanzpunkte setzen. Die Verarbeitung ist ernüchternd, der Fahrkomfort aufgrund der bockigen Federung und des lauten Innenraums mau, und der durstige, träge Motor wirkt veraltet. Der stärkere, modernere und sparsamere TCe 115 Turbobenziner ist sicher die bessere Wahl. Sensationell niedrig fällt der Preis aus: Die getestete Variante gibt es ab 10.490 Euro - beachten sollte man allerdings, dass darin nicht einmal ein Radio oder eine Klimaanlage enthalten sind. Das kostet nämlich im Paket stolze 950 Euro Aufpreis.
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Fiat Doblo, Opel Combo, Renault Kangoo, VW Caddy.

+ sehr gute Transporteigenschaften, komfortable Schiebetüren im Fond, günstiger Anschaffungspreis

- schlechte Verarbeitung, kaum Fahrkomfort, träger Motor, sehr hoher Verbrauch, spartanische Ausstattung



ADAC-URTEIL

3,1 AUTOTEST

2,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,5 Senioren

3,2 Langstrecke

1,6 Transport

4,4 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Februar 2013
Text: D. Silvestro

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,7

Verarbeitung

Der günstige Dokker kann bei der Verarbeitung nicht ganz überzeugen. Im Innen- und Kofferraum findet man viel unverkleidetes Blech und einfach gehaltene Kunststoffe, was dem Dacia den Charme eines Nutzfahrzeugs verleiht. Durch farblich abgesetzte Elemente des Armaturenbretts und silberfarbene Applikationen wird der sonst trist wirkende Innenraum immerhin etwas aufgelockert.

+ Obwohl beim Dokker an vielen Stellen gespart wurde, spendiert Dacia dem Van trotzdem einen teuren Dämpfer anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten. Die Türen werden durch kräftige, unlackierte Seitenleisten vor leichten Parkremplern geschützt. Leider sind sie etwas zu tief angebracht. Die unlackierten Stoßstangen verzeihen leichte Parkrempler, ohne gleich beschädigt zu werden. Eine Klappe im Tankstutzen verhindert eine Fehlbetankung mit Dieselmotorkraftstoff anstatt mit Benzin.

- Die Karosserieverarbeitung ist nicht besonders hochwertig. Die Spaltmaße verlaufen ungleichmäßig, Türfalze sind nicht sauber versiegelt und der Unterboden nicht vollständig mit Unterbodenwachs gegen Korrosion geschützt. Der Motorraum ist zwar von unten durch einen stabilen Unterfahrschutz verkleidet, verschmutzt aber trotzdem stark. Die Leitungen und Kabel liegen offen im Motorraum und bilden damit einen idealen Angriffspunkt für Marderbisse. Der Kofferraum ist nicht vollständig verkleidet, da dauert es nicht lange, bis das Ladegut unschöne Beulen oder Kratzer im Lack verursacht. Auch der Innenraum ist auf das Nötigste reduziert. Die billig wirkenden Kunststoffe sind kratzempfindlich und teilweise nicht ordentlich entgratet. Die Türausschnitte sind kaum gegen eintretenden Schmutz von außen abgedichtet und besitzen auch keine Schwellerschutzleisten. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden.

2,7

Alltagstauglichkeit

Der Dokker bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen etwas schmälern Sitz hinten in der Mitte. Mit dem 50 l Kraftstofftank lassen sich aufgrund des recht hohen Verbrauchs mit einer Tankfüllung nur knapp 600 km zurücklegen. Serienmäßig findet man ein Reifenpannenset an Bord. Gegen Aufpreis ist aber auch eine vollwertiges Reserverad erhältlich. Nur bei Wahl des Reserverads findet man auch einen Wagenheber an Bord.

+ Die maximale Zuladung beträgt gute bis zufriedenstellende 553 kg. Auf dem Dach dürfen 80 kg transportiert werden. Gegen Aufpreis ist eine stabile Dachreling lieferbar (nicht im Testwagen verbaut).

3,7

Sicht

Der Dokker kann im Sichtkapitel nicht überzeugen. Die schlechte Rundumsicht, das nicht mehr aktuelle Lichtsystem und fehlende Assistenten, welche das Einparken erleichtern oder im normalen Fahrbetrieb unterstützen sorgen insgesamt für eine nur ausreichende Bewertung.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer gut das umliegende Verkehrsgeschehen überblicken. Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, da die Heckklappe steil steht und die man auch die Motorhaubenkante im Blick hat. Kleine Gegenstände direkt vor dem Fahrzeug lassen sich gut bis zufriedenstellend erkennen. Dank des Tagfahrlichts wird man besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

⊖ Der Dokker zeigt besonders nach hinten eine schlechte Rundumsicht. Die C-Säulen fallen sehr breit aus und der mittlere Steck, der durch die zweigeteilten Hecktüren entsteht, schränkt die Sicht durch die Heckscheibe ein. Dadurch wird auch die Sicht im Innenspiegel eingeschränkt. Nur der linke Teil der Heckscheibe besitzt einen Scheibenwischer und kann beheizt werden. Das verschlechtert die Sicht nach hinten bei widrigen Bedingungen weiter. Hinter dem Fahrzeug liegende Gegenstände können aufgrund der hohen Fensterlinie sehr schlecht erkannt werden. Die Außenspiegel sind zwar beheizt und zufriedenstellend groß, besitzen aber keinen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs nicht so gut erkannt werden können. Das Abblendlicht bietet eine noch zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung, das Fernlicht kann aber nicht ganz überzeugen. Für den Dokker gibt weder Xenon-Scheinwerfer noch Kurven- oder Abbiegelicht. Auch einen automatisch abblendenden Innenspiegel sucht man vergebens. Einparkensoren gibt es lediglich in der Top-Ausstattung "Lauréate". Für die getestete Motorisierung ist diese Ausstattungsvariante aber nicht verfügbar.

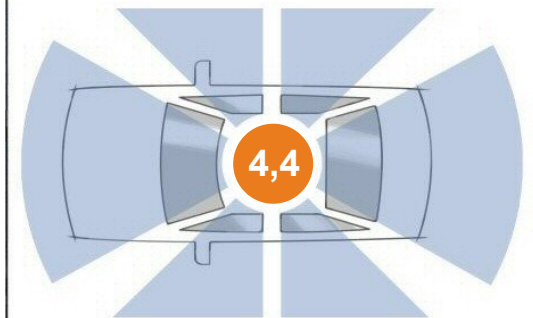
2,2 Ein-/Ausstieg

Sowohl vorne als auch hinten steigt man im Dokker bequem ein und aus.

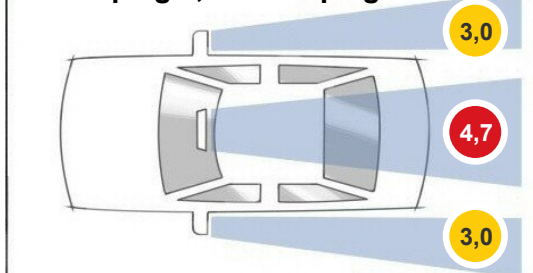
⊕ Die Türausschnitte vorne sind großzügig bemessen, der Fahrersitz ist in einer sehr guten Höhe positioniert. Zudem liegen die Schweller günstig und weisen einen geringen Abstand zum Sitz auf. Auch hinten gefällt der Zustieg dank der Schiebetüren, die einen großen Einstiegsbereich freigeben. Das Fahrzeug lässt sich nur bei geschlossenen Türen verriegeln. Dadurch besteht keine Gefahr, sich versehentlich auszusperren.

⊖ In der Grundausstattung ist der Dokker lediglich auf der Beifahrerseite mit einer Schiebetüre ausgestattet. Erst aber der Ausstattungsvariante Ambience findet man auch auf der Fahrerseite eine Schiebetüre vor. Die Türhalterungen vorne sind recht schwach dimensioniert und besitzen nur zwei Rasterungen, was die Gefahr erhöht, in engen Parklücken die Türe zu weit zu öffnen und dann ans Nachbarauto anzuschlagen. Die Schiebetüren besitzen voll geöffnete eine gerade noch akzeptable Rasterung und fallen auch am Berg nicht von alleine wieder zu. Der Dokker besitzt erst ab der Ausstattungsvariante Ambience eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Die Tasten der Fernbedienung sind gleichförmig und dadurch nicht perfekt zu unterscheiden. Es gibt keine Umfeldbeleuchtung beim Verlassen des Fahrzeugs (Follow-Me-Home). Am Dachhimmel gibt es für keinen der Insassen Haltegriffe.

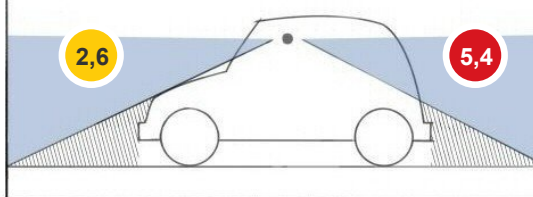
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

0,6

Kofferraum-Volumen*

Der Dacia Dokker kann durch seinen riesigen Kofferraum überzeugen.

⊕ Mit aufgestellten Rücksitzen passen 625 l in den Kofferraum (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Durch umklappen der Rücksitze lässt sich der Kofferraum auf stolze 1.055 l erweitern (gemessen bis zur Fensterunterkante). Aufgrund des quadratischen, hohen Kofferraumformats lässt sich das Fahrzeug über einen weiten Bereich bis zum Dach beladen. Bis zu 26 handelsübliche Getränkeboxen lassen sich im Kofferraum unterbringen.



Die große Stärke des Dacia Dokker ist sein überragendes Platzangebot, sowohl für die Fahrgäste als auch für deren Gepäck.

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die zweigeteilt zu öffnende Hecktüre gibt eine riesige Ladeöffnung frei. Dank des äußerst praktischen Formats, weißt der Dokker eine gute Kofferraum-Zugänglichkeit auf.

⊕ Die zweigeteilte Hecktüre lässt sich gut bis zufriedenstellend öffnen. Der Entriegelungshebel der rechten Tür ist aber nicht ideal erreichbar. Die Türen schwingen ohnehin schon weit auf und können noch zusätzlich ausgehängt werden. Dann kann man die Flügeltüren komplett öffnen und sie stehen nicht mehr im Weg. Leider sind die Türen dann nicht mehr ausreichend arretiert und können auch schon mal wieder zurückschwingen. Die perfekte Höhe der Ladekante sorgt für äußerst komfortables Ein- und Ausladen, zudem gefällt der zur Ladekante bündige Kofferraumboden. Das Kofferraumformat ist ideal zum Transport von sperrigen Gegenständen. Einzig Kofferraumbreite ist bietet noch etwas Raum zur Verbesserung. Die Radkästen ragen etwas weit in den Kofferraum.

⊖ Der Kofferraum ist verhältnismäßig tief, so dass sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur noch zufriedenstellend erreichen lassen. Die Rücksitzlehnen lassen sich umlegen und dann der komplette Sitz aufstellen. An den seitlichen Bereichen der Flügeltüren stehen spitze Ecken hervor, die zwar weit oben sind, aber für große Personen über 1,85 m gefährlich werden können, wenn man sich den Kopf anschlägt.

3,2

Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität ist durchschnittlich.

⊕ Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, dies funktioniert zwar nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand. Erst muss man die Sitzlehne umklappen, dann kann man den kompletten Sitz nach vorn klappen.

⊖ Sind die Rücksitze nach vorn umgelegt, rasten sie nicht ein, so dass diese bei etwas stärkerer Beschleunigung von alleine wieder zurück fallen. Etwas schade ist, dass sich die Rücksitze nicht ausbauen lassen. Das würde die Variabilität nochmals deutlich erhöhen. Kleine Utensilien lassen sich nicht verstauen, da es keinerlei Staufächer im Kofferraum gibt. Bei unvorsichtigem aufstellen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

Durch die wenigen Funktionen ist das Cockpit übersichtlich aufgebaut, was zu einer kurzen Eingewöhnungszeit führt. Da die Ergonomie der Bedienelemente aber nicht immer perfekt ist und sich einige Elemente nicht an gewohnter Stelle befinden, wird der Bedienkomfort erheblich geschmälert. Auch Komfortfunktionen sucht man vergebens, was insgesamt zu einer nur ausreichenden Bewertung in diesem Kapitel führt. Das Lenkrad lässt sich nur über einen relativ kleinen Bereich in der Höhe einstellen. Eine Längsverstellung fehlt. Die Pedale sind insgesamt zufriedenstellend angeordnet. Der Schalthebel ist gut erreichbar, liegt aber sehr tief, wodurch man weit nach unten greifen muss, um ihn zu fassen. Das Zündschloss ist zwar unbeleuchtet, aber trotzdem noch zufriedenstellend erreichbar. Den Schlüssel einzustecken, ist aber gelegentlich etwas fummelig. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Intervallschaltung, die allerdings nicht einstellbar ist. Ein Regen- und Lichtsensor ist nicht lieferbar. Der Lichtschalter ist zwar nicht ideal im Lenkstockhebel integriert, doch immerhin ist er gut greifbar. Der Schalter für die Nebelleuchten befinden sich ebenfalls im Blinkerhebel, der Status des Fahrlichts und der Nebelleuchten wird vorbildlich im Kombiinstrument angezeigt. Die Tachoinstrumente lassen sich gut ablesen, da sie groß und klar gezeichnet sind, allerdings ist der Kontrast bei Dunkelheit nicht perfekt. Dem Drehzahlmesser fehlt ein roter Bereich. Die digitale Tankanzeige ist recht grob gegliedert und dadurch nicht ideal ablesbar.

⊕ Der Dacia Dokker bietet für die vorderen Insassen eine Reihe an Ablagemöglichkeiten. Neben Türfächer, Becherhalter und Ablagemöglichkeiten im Bereich des Armaturenbretts gibt es auch ein großes Ablagefach über den Vordersitzen, welches sich zum Verstauen von kleinen Gegenständen eignet. Das Handschuhfach ist zwar sehr groß, doch das Format ist nicht ideal. Zudem ist es weit unten angebracht und dadurch nicht ideal erreichbar.

⊖ Das Heizungsbedienteil ist sehr weit unten angebracht, dadurch muss der Blick beim Einstellen stark vom Verkehrsgeschehen abgewendet werden. Die Funktionen sind zwar selbsterklärend, aber aufgrund der Drehschalter etwas umständlich. Die Umluftfunktion kann nur manuell (Drehschalter) eingestellt werden, eine automatische Abschaltung ist nicht vorhanden. Die elektrischen Fensterheber vorne haben keine Auf-/Abwärtsautomatik und funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Einen Einklemmschutz gibt es nicht. Auch die Schalterbeleuchtung lässt zu wünschen übrig: Die Schalter für Fensterheber-, Außenspiegel- und Leuchtweitenregulierung sowie die Bedienelemente am Dachhimmel für die Innenbeleuchtung sind im Dunkeln nur schwer zu finden. Der Schalter für die Leuchtweitenregulierung ist viel zu tief und kaum einsehbar angebracht. Zudem ist der Kraftaufwand sehr hoch, um diesen zu verstellen. Der Hupenkontakt ist ungünstig im Blinkerhebel untergebracht. Nur für vorne gibt es eine Innenraumbeleuchtung. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Erreichen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann zu weit weg sind. Ein Bordcomputer ist nur in der Top-Ausstattung Lauréate verbaut. Für die hinten Sitzenden gibt es so gut wie keine Ablagemöglichkeiten (z.B. keine Lehnentaschen).



Bei der Verarbeitung und Funktionalität des Dacia Dokker besteht noch etwas Raum für Verbesserungen.

2,3 Raumangebot vorne*

Vorn bietet der Dokker ein ordentliches Raumangebot.

+ Die Sitze lassen sich für Personen bis knapp 1,90 m zurückschieben - die Kopffreiheit würde für deutlich größere Insassen ausreichen. Die Innenbreite ist sehr großzügig bemessen, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden ergibt.

1,0 Raumangebot hinten*

Auf den Rücksitzen überzeugt der Dokker durch sein sehr großzügiges Raumangebot.

+ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf den Rücksitzen immer noch Personen bis rund zwei Meter Körpergröße genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse sehr großzügig aus, dadurch und durch das hohe Dach hat man ein angenehmes Raumgefühl.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist nur ausreichend, da es keine besonderen Einstellmöglichkeiten oder Sitzvariationen gibt.

3,5 KOMFORT

3,1 Federung

Besonders in unbeladenem Zustand kann die hölzern ansprechende und unharmonisch wirkende Feder-/Dämpfer-Abstimmung nicht ganz überzeugen. Vor allem die Hinterachse poltert über schlechte Fahrbahnbeläge und gibt die Schläge an die Insassen weiter. Andererseits schwingt der komplette Aufbau bei langen Bodenwellen etwas nach. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten dringen ebenfalls deutlich zu den Insassen durch - bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zum Stuckern. Vertikalschwingungen sind zufriedenstellend gedämpft, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist deutlich ausgeprägt. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nicht zu unangenehm in den Innenraum, regen die Karosserie aber zum Dröhnen an. Im Stadtbetrieb kann ein noch guter Fahrkomfort attestiert werden. Mit voller Zuladung spricht speziell die Hinterachse feiner an, dann geht der Federungskomfort in Ordnung.

3,1 Sitze

Insgesamt geht der Sitzkomfort in Ordnung, für lange Fahrstrecken fehlt es aber an Einstellmöglichkeiten, wodurch nicht alle Personen eine angenehme Sitzposition finden. Der Fahrersitz lässt sich in drei Positionen in der Höhe einstellen. Dies gelingt jedoch nicht so leicht, da die Rasterungen für die Höheneinstellung nur grob ausgelegt sind. Die Kontur der hohen aber nur wenig konturierten Sitzlehnen geht noch in Ordnung, bietet aber wenig Körperunterstützung und kaum Halt in schnell durchfahrenen Kurven.

Auf der zufriedenstellend gefederten Sitzfläche findet man akzeptable Oberschenkelunterstützung, für große Personen ist die Sitzfläche aber etwas zu kurz. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, die Fußablage ist aber nicht besonders stabil.

– Die Rücksitze bieten keinen besonders guten Komfort. Die Sitze sind straff gefedert, kaum konturiert und bieten wenig Oberschenkelauflage. Lange Strecken lassen sich so nicht besonders komfortabel bewältigen.

3,8 Innengeräusch

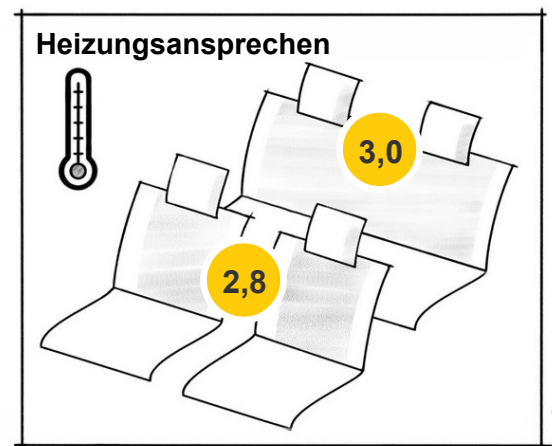
Die Geräuschdämmung des Dokker ist schlecht. Durch das hohe Geräuschniveau lassen sich lange Strecken nicht besonders angenehm zurücklegen. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei hohen 72,2 dB(A).

– Der Motor dreht durch die kurze Übersetzung mit sehr hohen Drehzahlen und ist zudem vom Innenraum kaum abgeschottet. Somit ist er akustisch immer stark präsent. Auch Windgeräusche sind ausgeprägt vorhanden. Mit steigender Geschwindigkeit nehmen diese überproportional zu.

4,3 Klimatisierung

Während eine Klimaautomatik beim Dokker gar nicht erhältlich ist, gibt es eine manuelle Klimaanlage zumindest gegen Aufpreis. Allerdings muss man dafür das teurer Klang&Klima-Paket für knapp 1.000 Euro ordern. Im Testwagen war keine Klimaanlage verbaut. Die Heizleistung geht vorne wie hinten in Ordnung. Trotz des großen Innenraums kann das Fahrzeug in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt werden.

– Sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung lassen sich nur sehr grob einstellen und müssen oft nachjustiert werden. Aufgrund der fehlenden Klimaanlage erwärmt sich das Fahrzeug im Sommer stark. Da es hinten lediglich Klappfenster gibt, kann kaum für eine ausreichende Durchlüftung des Innenraums gesorgt werden. Eine Umluftregelung gibt es erst ab der getesteten Ausstattungsvariante.



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

3,9 MOTOR/ANTRIEB

4,9 Fahrleistungen*

Der drehmomentschwache Basisbenziner hat kaum genug Leistung, um den 1,2 t schweren Dacia akzeptabel zu beschleunigen. Für Stadt- und Überlandfahrten reichen die 83 PS allemal. Sobald man aber auf der Autobahn fährt, fühlt man sich stets untermotorisiert, muss oft ein oder zwei Gänge zurückschalten und dann mit hohen Drehzahlen den Van auf Geschwindigkeit bringen.

– Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der Dokker 1.6 MPI rund 10,3 s. Die Elastizität geht im vierten Gang noch in Ordnung, obwohl der fünfte Gang schon sehr kurz übersetzt ist, reicht das Drehmoment hier kaum noch aus, um das Fahrzeug ausreichend zu beschleunigen.

3,8

Laufkultur

Der veraltete 1.6 l Benziner kann in Verbindung mit dem kaum abgeschotteten Motorraum bei der Laufkultur nicht überzeugen.

– Vibrationen werden quasi über das ganze Drehzahlband über die Karosserie bis zu den Insassen übertragen. Unter Last neigt die Karosserie bei niedrigen Drehzahlen zusätzlich zum Dröhnen. Unangenehm zeigt sich das Aggregat auch, wenn man bei hohen Drehzahlen vom Gas geht und sich dann im Schubbetrieb befindet. Hier werden verhältnismäßig laute Dröhngeräusche in den Innenraum übertragen.

3,1

Schaltung

Die Gänge lassen sich zufriedenstellend schalten, wobei es speziell bei schnellen Schaltvorgängen an Präzision fehlt. Die Schaltwege gehen dabei noch in Ordnung.

– Der Rückwärtsgang ist nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Es fehlt ein Sperrring oder ähnliches. Legt man den Rückwärtsgang bei noch leicht rollendem Fahrzeug ein, kracht es im Getriebe. Weder eine Schaltpunktanzeige noch eine Berganfahrhilfe sind vorhanden. Trotz der fehlenden Berganfahrhilfe lässt es sich aber am Berg zufriedenstellend anfahren, da sich die Kupplung recht gut dosieren lässt.

3,5

Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes sind stimmig. Für die typischen Geschwindigkeiten steht der richtige Gang parat, ohne dass bei jeder kleinen Geschwindigkeitsänderung gleich einen Gang zurück geschaltet werden muss.

– Die extrem kurze Gesamtübersetzung sorgt dafür, dass im höchsten Gang bei 130 km/h bereits rund 4.200 1/min anliegen. Das treibt den Spritverbrauch und den Geräuschpegel stark in die Höhe.

2,8

FAHREIGENSCHAFTEN

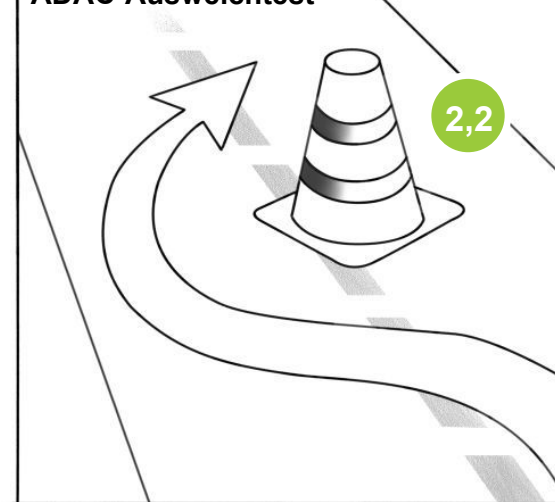
2,7

Fahrstabilität

Die Fahreigenschaften des Dokker sind zwar wenig dynamisch, aber trotzdem sicher. Bei einem plötzlichen Spurwechsel reagiert das Fahrzeug recht spontan, pendelt aber ausgeprägt um die Hochachse nach. Bei einem Lenkimpuls baut die Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte auf, was häufige leichte Lenkkorrekturen nach sich zieht. Der Dokker untersteuert schon bei verhältnismäßig niedrigen Kurvengeschwindigkeiten stark. Der Grenzbereich kündigt sich aber früh und damit gut beherrschbar an.

+ Der Geradeauslauf des Dacia ist gut. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken das Fahrzeug nur wenig. Die Traktion des Fronttrieblers ist auch auf rutschigem Untergrund tadellos. Die Traktionskontrolle greift früh ein und verhindert das Durchdrehen der Räder.

ADAC-Ausweichtest



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.

Beim ADAC Ausweichtest überzeugt der Dokker dank des früh und effizient eingreifenden ESP mit einem sicheren Verhalten. Beim ersten Anlenken überschiebt das Fahrzeug und wird durch etwas ruppige ESP-Eingriffe abgebremst, wodurch der weitere Verlauf des Ausweichtests unkritisch absolviert werden kann. Eine Kippgefahr besteht nicht. Hebt man das Gas in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck etwas, das ESP verhindert allerdings Schleudern.

3,5 Lenkung*

Die indirekte und wenig präzise Lenkung vermittelt kaum Fahrbahnkontakt, was zu einem schwammigen Fahrverhalten führt. Immerhin zeigt sich die Lenkung im Stand leichtgängig, was das Rangieren erleichtert.

– Die Lenkung besitzt eine schlechte Mittenzentrierung, da sie um die Mittellage kaum zurückstellt. Zudem verhärtet sie bei schnellen Lenkmanövern leicht. Bei groben Fahrbahnunebenheiten zeigt die Lenkung eine gewisse Stöbigkeit. Der Wendekreis des Dokker fällt mit 11,85 m für diese Fahrzeugklasse zu groß aus.

2,5 Bremse

Die Bremsanlage spricht schnell an, lässt sich gut dosieren und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. Beim Anbremsen in einer Kurve wird das Fahrzeug etwas unruhig, bleibt aber beherrschbar.

+ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt durchschnittlich 37,6 m - das ist ein gerade noch guter Wert (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental ContiEcoContact5 88T der Größe 185/65 R15).

2,9 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Serienausstattung des Dokker beinhaltet die Mindestanforderungen wie ESP und einen Bremsassistenten. Weitere aktive Sicherheitselemente sucht man aber vergebens.

+ Der Dacia ist serienmäßig mit ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein. Ein Speedlimiter gibt es lediglich in der Topausstattung gegen Aufpreis.

– Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Es gibt keine Rückstrahler oder -leuchten, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen würden. Ein unbeabsichtigtes Starten des Motors mit eingelegtem Gang wird nicht unterbunden, da keine StartsicHERung (betätigen der Kupplung) vorhanden ist.

3,3 Passive Sicherheit - Insassen

Der Dokker ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags sind aber nicht lieferbar, weshalb dem Dacia nur eine zufriedenstellende passive Sicherheit attestiert werden kann. Ein CrasHERgebnis liegt allerdings nicht vor.

+ Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 1,85 m optimalen Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering genug, damit sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Für die vorderen Insassen gibt es Anschnallerinnerer.

- Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,60 m guten Schutz, hier könnte auch der Abstand zum Kopf geringer sein. Im Falle eines Unfalls können an den Klapp-Türgriffen kaum Kräfte aufgebracht werden um die Türen zu öffnen. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

2,0 Kindersicherheit

Kindersitze lassen sich im Dokker auch dank der guten Zugänglichkeiten (Schiebetüren im Fond) einfach und sicher befestigen.

+ Auf allen drei Rücksitzen gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken. Die Gurte reichen auf allen Plätzen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf und die Gurtschlösser fallen kurz aus, so dass auch eine Einhandbedienung möglich ist. Auf dem Beifahrerplatz und den äußeren Plätzen hinten sind die Abstände zwischen Gurt- und Gurtschlossanlenkpunkt groß genug, damit auch breite Kindersitze befestigt werden können. Auf allen Plätzen können hohe Kindersitze problemlos montiert werden.

- Laut Bedienungsanleitung eignet sich der Beifahrerplatz trotz der Möglichkeit der Beifahrerairbagdeaktivierung für Rückhaltesysteme mehrerer Altersgruppen nicht. Im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte kaum zum Befestigen von Kindersitzen. Für drei Kindersitze wäre der Platz im Fond ohnehin knapp.

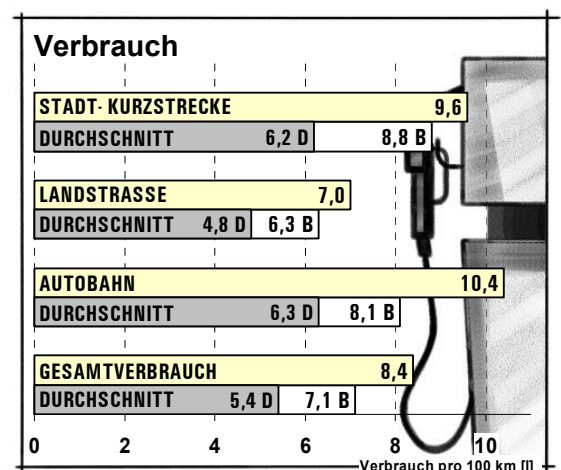
3,0 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtest-Ergebnis liegt nicht vor. Der im Frontbereich ähnliche Dacia Lodgy erreicht bei den ADAC Crashtests aber mit 44 % der möglichen Punkte ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Fußgängerschutz des Dokker sollte ähnlich ausfallen.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO2*

- Keine Glanzpunkte kann der Dokker 1.6 MPI beim Verbrauch setzen. Der in die Jahre gekommene Benzinmotor reicht an die Kraftstoffeffizienz moderner Triebwerke nicht heran. Im ADAC EcoTest gibt es für den ermittelten CO₂-Ausstoß von 213 g/km nur magere 11 Punkte. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei hohen 8,4 l/100 km. Wäre der Testwagen mit einer Klimaanlage ausgestattet gewesen, wäre der Verbrauch vermutlich nochmals deutlich höher ausgefallen. Auch aufgrund der fehlenden Spritsparmaßnahmen liegt der Verbrauch innerorts bei sehr hohen 9,6 l/100 km. Außerorts sind es 7,0 l und auf der Autobahn viel zu hohe 10,4 l pro 100 km.



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

1,7 Schadstoffe

- + Der Schadstoffausstoß fällt insgesamt gering aus (43 Punkte).
- Einzig der CO-Ausstoß steigt auf der Autobahn sehr stark an, was dem Dokker einige Punkte im Schadstoffkapitel kostet. Insgesamt erreicht das Fahrzeug mit 54 Punkten gerade so drei Sterne im EcoTest.

2,3 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

- Aufgrund des sehr hohen Verbrauchs fallen auch die Betriebskosten für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr hoch aus.

1,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Über die Renault-Werkstätten besteht ein dichtes Servicenetz.

3,4 Wertstabilität*

Dem Dacia Dokker kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein relativ stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden, auch wenn der Benzinmotor veraltet ist und einen entsprechend hohen Verbrauch aufweist. Positiv wirken sich dagegen das riesige Platzangebot im Transporter-Format aus.

0,6 Kosten für Anschaffung*

- + Der Grundpreis liegt mit 10.490 Euro sensationell niedrig. Man sollte allerdings beachten, dass der Dokker in der Ausstattungsvariante Ambiente beinahe nackt daherkommt. Sowohl ein Radio als auch eine Klimaanlage müssen extra bezahlt werden (Klang&Klima-Paket: 950 Euro).

3,3 Fixkosten*

Aufgrund des hohen CO₂-Ausstoßes liegen die jährlichen Aufwendungen für die KFZ-Steuer mit 162 Euro für einen Benziner im hohen Bereich.

- + Günstig ist das Fahrzeug in der Teil- und Vollkaskoversicherung (TK:17; VK:17).
- Deutlich teurer zeigt sich das Fahrzeug dagegen in der Haftpflicht (KH:20).

1,7 Monatliche Gesamtkosten*

- + Vor allem der sehr günstige Anschaffungspreis wirkt sich positiv auf die absoluten monatlichen Gesamtkosten aus. Negativ schlagen dagegen die hohen Betriebskosten zu Buche.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 MPI 85	TCe 115	dCi 75 (DPF)	dCi 90 (DPF)
Aufbau/Türen	KB/4	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1197	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	61 (83)	85 (115)	55 (75)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	134/2800	190/2000	180/1750	200/1750
0-100 km/h[s]	14,3	10,7	15,9	13,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	159	179	150	162
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,5 S	6,2 S	4,5 D	4,5 D
CO2 [g/km]	175	140	118	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/17/17	20/19/17	21/17/17	21/19/17
Steuer pro Jahr [Euro]	162	84	158	158
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	446	482	441	477
Preis [Euro]	8.990	11.990	12.990	14.490

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	61 kW (83 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	134 Nm
bei	2800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,8/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	159 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3. + 4. Gang)	10,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/7,0/10,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	175 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	213 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4363/1751/1814 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2010 mm
Leergewicht/Zuladung	1215 kg/553 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	625 l/1055 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	595 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	177 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	105 Euro
Monatlicher Wertverlust	164 Euro
Monatliche Gesamtkosten	491 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/17/17
Grundpreis	10.490 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelench	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (Klang&Klima-Paket)	950 Euro
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	339 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro
Nebelscheinwerfer	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,1

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

AUTOKOSTEN

2,3

Betriebskosten*	5,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Wertstabilität*	3,4
Kosten für Anschaffung*	0,6
Fixkosten*	3,3
Monatliche Gesamtkosten*	1,7

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen