



Dacia Duster TCe 125 Prestige 4x2

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse
(92 kW / 125 PS)

SUV fahren muss kein Luxus sein - damit bewirbt Dacia den Duster, der bereits ab 10.490 Euro erhältlich ist. Dass dies wohl eher ein Werbepreis ist und wohl kaum jemand tatsächlich die Basisausstattung wählt, ist gut vorstellbar. Für das Geld gibt es nicht mal eine Zentralverriegelung oder elektrische Fensterheber. Da sieht es beim getesteten Duster TCe 125 in der Prestige-Ausstattung schon anders aus. Sogar Klimaanlage, Navigationssystem und Ledersitze sind hier Serie - diese Variante kostet dann aber auch 15.690 Euro. Zu den Stärken des SUV gehören die sicheren Fahreigenschaften, der ausreichend kräftigem Motor und ein großer Kofferraum. Dank der erhöhten Sitzposition hat man einen guten Verkehrsüberblick. Aufgrund des hohen und breiten Schwellers steigt man aber nicht ganz so komfortabel ein, wie man es von manch anderem SUV kennt. Auch sonst gibt es nur wenig Positives zu berichten. Die Rundumsicht ist nur mäßig, der Verbrauch liegt hoch und das Sicherheitsniveau ist allenfalls mittelmäßig (keine Kopfairbags). Selbst die Geländetauglichkeit der getesteten Variante kann kaum überzeugen, da der TCe 125 nur mit Frontantrieb lieferbar ist. In der Summe geht der Preis für den Dacia Duster TCe 125 zwar in Ordnung, man muss aber einige Abstriche in Kauf nehmen. Immerhin bleibt die bullige Optik, die den Dacia nach dem Facelift prägt. Nüchtern betrachtet wäre als Beispiel ein Dacia Logan MCV TCe 90 die sinnvollere Wahl. Der kann vieles besser und ist nochmals ein gutes Stück günstiger. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Citroen C4 Cactus, Ford EcoSport, Peugeot 2008, Kia Soul, Renault Capture.

- +** großer Kofferraum, kurzer Bremsweg, niedriger Anschaffungspreis
- keine Kopfairbags erhältlich, schlechte Rundumsicht, hinten kein Fenstereinklemmschutz, hohes Geräuschniveau, schlechter Fußgängerschutz, zu niedrige Kopfstützen hinten, hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL

3,1 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,9 Senioren

3,2 Langstrecke

2,3 Transport

3,6 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Der Dacia Duster zeigt sich in der Summe zufriedenstellend verarbeitet, auch wenn die Materialqualität vor allem im Innenraum nicht ganz überzeugen mag. Die Karosserie wirkt insgesamt solide. Die Spaltmaße verlaufen nicht immer gleichmäßig und sind auch nicht besonders schmal. Die Türfalze sind zufriedenstellend abgedichtet. Im Innenraum dominieren sehr einfach gehaltene Kunststoffe die sich wenig hochwertig anfühlen, trotzdem aber zufriedenstellend verarbeitet sind. Der Motorraum ist von unten gut abgeschottet und verschmutzt somit nicht so stark - im weiteren Verlauf ist der Unterboden aber zerklüftet und aerodynamisch nicht optimiert. Die Türschweller sind kaum gegen Verschmutzung abgedichtet und recht kratzempfindlich. Es gibt nur in einem kleinen Bereich Schwellerschutzleisten. Die Stoßstangen des Duster sind teilweise unlackiert und bieten so einen zufriedenstellenden Schutz. Ein angedeuteter Unterfahrschutz ist in der Ausstattung Prestige Serie. Die Radläufe sowie die Seitenschweller sind mit unlackierten Kunststoffleisten verkleidet, wodurch der Lack bei leichten Remplern oder dagegen schlagende Türen nicht so schnell beschädigt wird. Zusätzliche Stoßleisten an den Türen und ein solider Kotflügelschutz sind nur bei Wahl des Adventure-Pakets verbaut (nicht im Testwagen).

⊕ Dacia spendiert dem Duster einen teuren Dämpfer anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten. Eine Klappe im Tankstutzen verhindert eine Fehlbetankung mit Dieselmotorkraftstoff anstatt mit Benzin.

⊖ Im Kofferraum kommen sehr einfache und kratzempfindliche Kunststoffe zum Einsatz und die Kofferraummatte ist sehr billig verarbeitet. Extrem ungünstig ist, dass die Heckklappe von innen lackiert und komplett unverkleidet ist. Der Lack kann so schnell durch das Ladegut verkratzt werden. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden.

Die Alltagstauglichkeit des Dacia Duster fällt insgesamt gut aus. Das SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Der Kraftstofftank fasst zwar 50 l, da der Verbrauch aber hoch ausfällt, kommt man mit einer Tankfüllung nur rund 630 km weit (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Die zulässige Zuladung liegt bei akzeptablen 487 kg. Die zulässige Anhängelast beträgt 1.400 kg (gebremst bei 12% Steigung) bzw. 635 kg (ungebremst).

⊕ Auf der in dieser Ausstattung serienmäßigen stabilen Dachreling dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden. Serienmäßig gibt es zwar nur ein Reifenreparaturset, gegen Aufpreis kann man aber auch ein vollwertiges Reserverad ordern (im Testwagen). Damit bleibt man im Fall einer Reifenpanne uneingeschränkt mobil. Mit einer zulässigen Stützlast von 75 kg können auf der Anhängerkupplung auch schwere Fahrradträger mit z.B. zwei schweren E-Bikes montiert werden.

3,6 Sicht

Die in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig beheizbaren Außenspiegel sind zufriedenstellend groß, es fehlt ihnen aber ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Der Innenspiegel gibt nur ein mäßiges Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs wieder. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich. Die Halogenscheinwerfer mit H7-Technik sorgen für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung.

Das Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn homogen und dank der erhöhten Einbauposition weit aus. Auch die Helligkeit des Fernlichts geht in Ordnung. Tagfahrlicht gibt es serienmäßig.

⊕ Die Übersichtlichkeit des Duster ist insgesamt gut. Sowohl nach vorn als auch das Heck sind beim Rangieren gut abschätzbar. Dank der erhöhten Sitzposition hat man einen guten Überblick auf den Verkehr.

⊖ Die Rundumsicht des SUV kann nur wenig überzeugen. Vor allem der Blick nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond stark eingeschränkt. Niedrige Objekte (z. B. spielende Kinder), können aufgrund der hohen Heckscheibenkante hinter dem Fahrzeug überhaupt nicht erkannt werden. Für den Duster gibt es so gut wie keine Parkhilfen. Lediglich Parksensoren hinten sind gegen Aufpreis erhältlich (Easy-Paket). Die Scheibenwischer sorgen für kein besonders gutes Wischergebnis. Das Wischfeld ist recht klein und bei hohen Geschwindigkeiten rubbeln die Scheibenwischer. Für den Duster sind weder Xenonscheinwerfer, noch Abbiege- oder Kurvenlicht erhältlich.

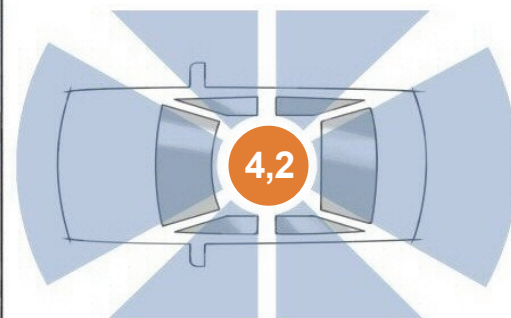
3,0 Ein-/Ausstieg

Der Dacia Duster ist mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Knöpfe der Fernbedienung kann man leicht verwechseln, Komfortfunktionen wie Öffnen oder Schließen der Fenster per Funkfernbedienung sucht man vergebens.

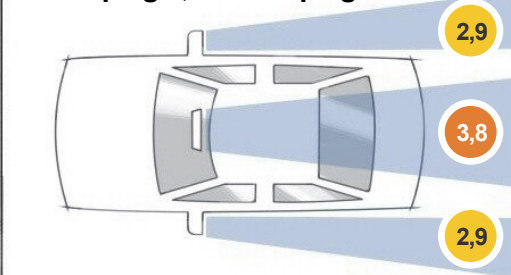
⊕ Vorn wie hinten steigt man im Duster recht bequem ein und aus. Während die fast optimale Sitzhöhe und die hohe Türöffnung für einen komfortablen Zustieg sehr angenehm sind, stört der sehr breite und hohe Schweller, wodurch man beim Ein- und Aussteigen die Beine weit anheben muss. Hinten gibt es dank der großen Türausschnitte kaum Anlass zur Kritik. Hier steigt man bequem ein und aus. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, außer für den Fahrer.

⊖ Die Türaufhalter sind zwar ausreichend dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rasterungen. In engen Parklücken besteht die Gefahr, die Tür ans Nachbarauto zu schlagen, da die Tür schon in der ersten Rasterungen einen recht großen Öffnungswinkel besitzt. An den sehr spitzen Ecken der Türoberkante kann man sich leicht verletzen.

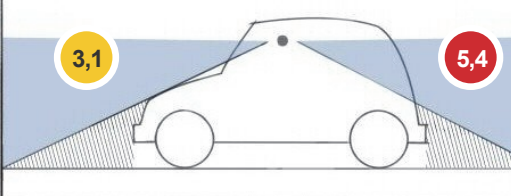
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



Sehr breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten erheblich.

1,3

Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum des Duster fällt für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse sehr großzügig aus. Es passen 435 l in den Kofferraum (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, können bis zu 745 l transportiert werden. So lassen sich bis zu 11 handelsübliche Getränkeboxen im Kofferraum verstauen. Durch klappen der Rücksitzlehnen lässt sich das Volumen auf 735 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. 1.450 l (dachhoch) erweitern.



Der Kofferraum zählt mit 445 l Volumen in dieser Klasse zu den Größten.

3,1

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Entriegelungsmechanismus der Heckklappe funktioniert nicht ideal. Zum Öffnen der Klappe muss ein Druckknopf betätigt werden, wie man es von modernen Fahrzeugen nur noch selten kennt. Dann schwingt die Klappe aber mit geringem Kraftaufwand auf und lässt sich auch einfach schließen. Das Kofferraumformat geht insgesamt in Ordnung. Sowohl die Kofferraumbreite, als auch die -höhe liegen im zufriedenstellenden Bereich. Es lassen sich im Duster auch dank der hohen und recht breiten Kofferraumöffnung sperrige Gegenstände gut transportieren. Der Kofferraumboden liegt rund 12 cm tiefer, als die Ladekante, wodurch Gepäck zum Ausladen nicht sehr weit angehoben werden muss. Durch die verhältnismäßig geringe Tiefe des Kofferraums kommt man problemlos ans Gepäck und muss sich nicht besonders weit in den Kofferraum beugen.

- ⊕ Durch die sehr großzügige Öffnungshöhe der Heckklappe laufen auch große Personen von rund 1,90 m nicht Gefahr, sich den Kopf an der geöffneten Heckklappe zu stoßen.
- ⊖ Die Ladekante liegt mit 78 cm über der Fahrbahn sehr hoch. Klappt man nur die Rücksitzlehnen um, entsteht kein ebener Ladeboden, da die geklappten Lehnen nach vorn ansteigen. Nur wenn man umständlich erst die Sitzfläche aufstellt und dann die Lehne klappt, ist der Ladeboden einigermaßen eben. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,9

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des Duster lässt sich in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen. Gibt man sich damit zufrieden, dass die Rücksitzlehnen nach dem Umklappen nicht ganz flach liegen, sondern nach vorn stark ansteigen, reicht es, die Lehne umzuklappen. Das funktioniert einfach und mit kaum Kraftaufwand.

- ⊖ Wählt man den komplizierten Weg, findet man einen durchgehend ebene Ladefläche vor, muss aber viel Kraft aufwenden. Mit hohem Kraftaufwand müssen die Sitzflächen entriegelt und nach vorn geklappt werden. Die Kopfstützen der Rücksitzlehne muss man zudem abziehen, es gibt keine Halter für die ausgebauten Kopfstützen. Noch komplizierter gestaltet sich das Wiederaufstellen der Sitzfläche. Die an losen Bändern hängenden Gurtschlösser müssen nach oben gehalten werden, damit sie nicht unter die Sitzfläche rutschen - ohne zusätzliche Hilfe ist das kaum machbar. Allgemein störend ist, dass der Mittelgurt zum Klappen der Lehnen zuerst umständlich ausgehängt werden muss. Hält man die äußeren Rücksitzgurte beim Zurückklappen der Lehne nicht auf die Seite, können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Im Kofferraum gibt es keine Ablagemöglichkeiten für kleine Gegenstände. Immerhin findet man stabile Verzurrösen zum Sichern von schwerem Gepäck vor.

3,1 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Mit dem Dacia Duster findet man sich dank der wenigen Schalter und Funktionen schnell zurecht. Die Eingewöhnungszeit ist gering. Moderne Komfortausstattungen gibt es aber nicht. Neben den geringen Einstellmöglichkeiten sind zudem einige Schalter ergonomisch nicht perfekt angeordnet. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Touch-Display des Radio-/Navigationssystems ist zwar recht tief positioniert, die Bedienung funktioniert aber problemlos und die Menüführung ist sinnfällig. Kaum überzeugen kann dagegen das Soundsystem, das kaum Hörgenuss vermittelt. Das Navigationssystem "Media-Nav" lässt sich weitgehend wie ein mobiles Gerät bedienen und funktioniert insgesamt zufriedenstellend. Das Angebot an Ablagen und Fächer ist vorn wie hinten zufriedenstellend. Vorn findet man zwei Becherhalter in der Mittelkonsole sowie kleine Türfächer vor, allerdings keine Flaschenhalter. Hinten gibt es dagegen lediglich Lehnentaschen und kleine Türfächer. Nicht selbstverständlich: Im Fond gibt es eine zusätzliche 12V-Steckdose. Das Handschuhfach fällt groß aus, ist gut nutzbar und zudem beleuchtet (allerdings nur bei eingeschalteter Zündung). In der getesteten Top-Ausstattung gibt es serienmäßig vier elektrische Fensterheber. Nur das Fahrerfenster besitzt allerdings eine Auf-/Abwärtsautomatik samt früh eingreifendem Einklemmschutz und funktioniert auch noch nach dem Ausschalten der Zündung (bis Tür geöffnet wird). Alle anderen elektrischen Fensterheber haben weder eine Antippfunktion noch einen Einklemmschutz. Die Innenraumbeleuchtung ist noch zufriedenstellend. Vorne wie hinten gibt es eine zentrale Leuchte. Ein Leselampe gibt es aber nur für den Beifahrer.

⊕ Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten einen zufriedenstellenden Kontrast. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab - das spart Kraftstoff. Bei nicht richtig verschlossener Türe oder Heckklappe wird dies durch eine zentrale Leuchte im Instrumenteneinsatz angezeigt, man erkennt aber nicht, welche Türe offen ist. Der in dieser Ausstattung serienmäßige Bordcomputer ist akzeptabel bedienbar und beinhaltet die wichtigsten Informationen wie Restreichweite und Durchschnittsverbrauch. Einen Tempomat und Geschwindigkeitslimiter findet man optional ebenfalls an Bord (Easy-Paket). Die eingestellte Geschwindigkeit wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

⊖ Das Lenkrad lässt sich nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen, eine Längsverstellung fehlt ganz. Die Pedale und der Schalthebel sind dagegen zufriedenstellend angeordnet. Das Zündschloss ist nicht gut zu finden, weil es unbeleuchtet und weit hinter dem Lenkrad untergebracht ist. Zudem gestaltet sich das Einstecken des Schlüssels fummelig. Der vordere Scheibenwischer besitzt eine Intervallfunktion und zwei Wischergeschwindigkeiten. Die Intervallfunktion ist aber nicht einstellbar, es fehlt zudem eine Antippfunktion. Die digitale Tankanzeige lässt sich nur recht grob ablesen, eine Anzeige für die Motortemperatur sucht man vergebens. Die Funktionen der Heizung/Klimaanlage sind selbsterklärend, aber aufgrund der schlecht greifbaren Drehschalter etwas umständlich. Zudem ist das Bedienteil sehr tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Straße abwenden muss, um Einstellungen an der Heizung vorzunehmen. Der Hebel für die Umluftzirkulation ist kaum einsehbar. Zudem gibt es keine automatische Umschaltung auf Frischluftzufuhr. Es fehlt ein gut erreichbarer Hupenknopf am Lenkrad, die Hupe ist nur über eine Taste im Blinkerhebel zu betätigen. Einige Schalter wie die sehr ungünstig angebrachte und schwergängige Leuchtweitenregulierung, die Lenkradtasten oder der unter dem Handbremshebel schlecht platzierte Spiegeleinsteller sind unbeleuchtet und bei Dunkelheit kaum zu finden. Die Sitzeinsteller sind nicht ideal.



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

Die Lehnenneigung ist zwar mit einem Drehrad fein justierbar, doch das Drehrad ist aufgrund der Mittelarmlehne nur sehr schlecht zu erreichen. Der Fahrersitz lässt sich nur umständlich über Gewichtsverlagerung in drei Positionen in der Höhe einstellen. Während der Fahrt lässt sich die Höheneinstellung kaum bedienen.

2,6 Raumangebot vorne*

Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,85 m weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde auch für deutlich größere Personen ausreichen. Die Innenbreite fällt für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse zufriedenstellend aus. In der Summe findet man im Duster ein angenehmes subjektives Raumgefühl vor.

3,2 Raumangebot hinten*

- ⊕ Im Fond findet man dank der guten Innenbreite, der großen Fensterflächen und der hohen Dachlinie ein gutes Raumgefühl vor.
- ⊖ Nicht perfekt sind allerdings die Platzverhältnisse im Fußbereich. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben nur noch Personen von knapp über 1,70 m genügend Beinfreiheit. Auch hinten würde die Kopffreiheit für deutlich größere Personen ausreichen.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis gut 1,70 m Körpergröße noch ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu klein und nur für kurze Fahrten geeignet.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Duster werden keine Sitzvarianten angeboten, zudem sind die hinteren Sitze nicht längsverschiebbar. Die Innenraum-Variabilität ist deshalb nur ausreichend.

3,3 KOMFORT

2,7 Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des Dacia Duster ist insgesamt zufriedenstellend gelungen. Dank der großen Federwege werden vor allem grobe Unebenheiten (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) recht gut absorbiert. Nur akustisch dringen Unebenheiten deutlicher zu den Insassen durch. Lange Bodenwellen meistert das SUV ebenfalls weitgehend problemlos. Nicht ideal ist das Ansprechen der Federung bei mehreren kurz hintereinander folgenden Unebenheiten. Dann wirkt der Dacia nervös und unruhig. Feine Unebenheiten sorgen für eine gewisse Stuckerneigung. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster dringen ausgeprägte Dröhngeräusche und Vibrationen in den Innenraum. Sowohl die Seitenneigung, als auch die Vertikalschwingungen liegen für ein SUV noch im akzeptablen Rahmen. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist zufriedenstellend. In der Summe ist der Federungskomfort des Duster nicht schlecht, bietet aber Raum für Verbesserungen.

3,5 Sitze

Der Sitzkomfort ist insgesamt nur ausreichend, da es insgesamt an Einstellmöglichkeiten der Sitze fehlt. Der Fahrersitz lässt sich nur umständlich über Gewichtsverlagerung in drei Positionen in der Höhe einstellen. Während der Fahrt lässt sich die Höheneinstellung kaum bedienen. Die Vordersitze sind nur mäßig konturiert und bieten dadurch kaum Körperunterstützung und wenig Seitenhalt. Die Sitzfläche fällt kurz aus, wodurch große Fahrer kaum Oberschenkelunterstützung erhalten. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen. Insgesamt ist die Sitzposition nicht für alle Staturen ideal, da sowohl die Einstellmöglichkeiten des Sitzes als auch des Lenkrads begrenzt sind.

– Der Beifahrersitz ist nicht höhenstellbar. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen. Der Sitzkomfort auf den Rücksitzen fällt schlecht aus. Man sitzt zu aufrecht und die Lehnen sind im oberen Bereich recht hart, wodurch es im Schulterbereich unangenehm drücken kann. Die Sitzfläche bietet kaum Oberschenkelunterstützung. Durch die kaum konturierten Sitzpolster findet man vor allem in Verbindung mit den in dieser Ausstattung serienmäßigen rutschigen Ledersitzen so gut wie keinen Halt. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen neigt bei warmen Temperaturen sehr schnell zum Schwitzen. Obwohl die Ledersitze Serie sind, verlangt Dacia für eine Sitzheizung Aufpreis. Diese sollte unbedingt mitbestellt werden, da die Ledersitze im Winter unangenehm kalt sein können.

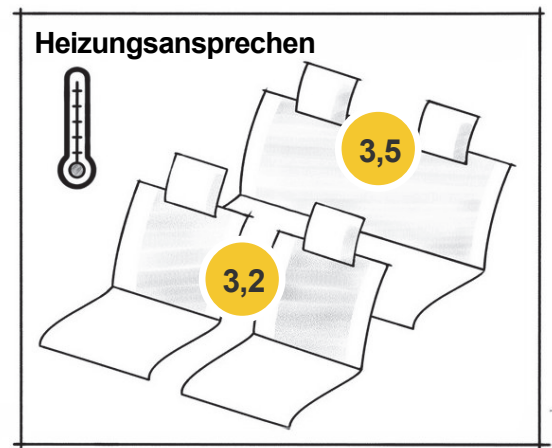
3,9 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt hoch. Fährt man mit dem Duster TCe 125 mit konstanten 130 km/h, liegt der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei hohen 73,2 dB(A). Vor allem Windgeräusche dominieren die Geräuschkulisse. Aber auch der Turbomotor ist nicht perfekt vom Innenraum abgeschottet und ist dadurch vor allem unter Last präsent. Fahr- und Abrollgeräusche fallen nicht besonders negativ auf, lediglich beim Überfahren grober Unebenheiten poltert die Hinterachse etwas stärker.

3,8 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage samt Pollenfilter gibt es serienmäßig. Nur in der Grundausstattung muss man dafür Aufpreis zahlen. Eine Klimaautomatik ist nicht lieferbar. Sowohl vorn als auch im Fond zeigt der Duster TCe 125 eine zufriedenstellende Heizleistung. Der Innenraum wird selbst bei sehr kalten Außentemperaturen in akzeptabler Zeit angenehm erwärmt.

– Die Luft- und Temperatureinstellungen können nur sehr grob vorgenommen werden. Speziell die Temperatur muss oft nachgeregelt werden. Die Seitenscheiben im Fond lassen sich nur bis zur Hälfte öffnen.



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

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Seit dem Facelift gibt es für den Dacia Duster den modernen TCe 125 Turbomotor aus dem Renault-Regal. Der 125 PS starke Vierzylinder sorgt insgesamt für zufriedenstellende Fahrleistungen. Überholvorgänge lassen sich in zufriedenstellender Zeit absolvieren.

So benötigt der Duster für den Sprint von 60 auf 100 km/h rund 7,3 s (gemessen im 2./3. Gang). Zufriedenstellend sind auch die Elastizitätswerte: Im vierten Gang beschleunigt der Duster in 10,5 s von 60 auf 100 km/h und im Fünften sind es 15,1 s. Erst im sechsten Gang dauert es ein gutes Stück länger. Dann quält sich das SUV in 21,9 s auf 100 km/h.

2,5 Laufkultur

⊕ Der hubraumschwache 1,2-l-Vierzylindermotor bietet insgesamt eine gute Laufkultur. Vibrationen in den Pedalen und am Lenkrad sind nur unter Last und bei höheren Drehzahlen spürbar. Unter Last neigt der Motor auch zu leichtem Dröhnen.

2,8 Schaltung

Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes ist in Summe zufriedenstellend. Alle Gänge lassen sich weitgehend problemlos und mit nicht zu hohem Kraftaufwand durchschalten. Da der Schalthebel jedoch nicht besonders präzise geführt und die Schaltwege recht lang sind, neigt die Schaltung vor allem bei schnellen Schaltvorgängen zum Haken. Den Rückwärtsgang kann man mit wenig Kraftaufwand und auch bei noch leicht rollendem Fahrzeug weitgehend geräuschlos einlegen. Gegen versehentliches Einlegen ist der Rückwärtsgang durch einen Sperrring gesichert. Die Kupplung lässt sich nicht ideal dosieren, was bei unvorsichtiger Betätigung ein deutliches Rucken im Antriebsstrang verursachen kann. Der Duster ist mit einer Schaltpunktanzeige ausgestattet, die dem Fahrer den möglichst sparsamsten Gang empfiehlt. In der Praxis funktioniert die Schaltpunktanzeige noch nicht perfekt, da oft Schaltvorschläge angezeigt werden, die keinen Sinn machen.

⊕ Eine Berganfahrhilfe, die die Bremse beim Losfahren an einer Steigung noch kurze Zeit betätigt lässt und somit ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert, gibt es beim Duster serienmäßig.

⊖ Ein Start-Stopp-System ist für den Dacia Duster nicht erhältlich.

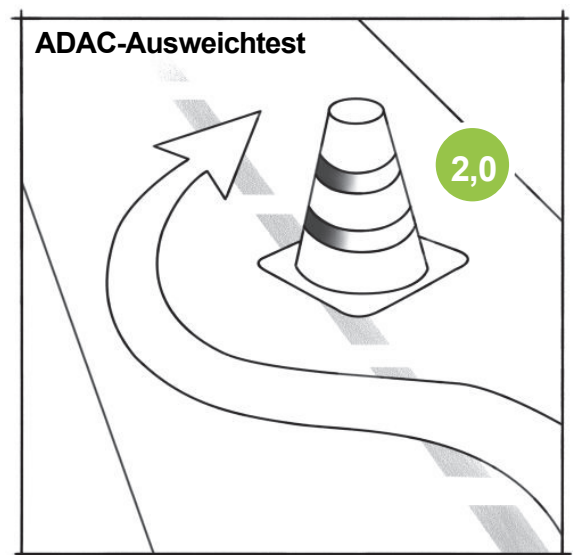
2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge sind gut abgestimmt. Für die typischen Geschwindigkeitsbereiche steht immer der richtige Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung wurde zufriedenstellend lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 3.000 1/min.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Dacia Duster ist insgesamt zufriedenstellend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug deutlich nach, bleibt aber trotzdem stets beherrschbar. Bei Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen muss man zwar auch aufgrund der unpräzisen Lenkung öfters leichte Lenkkorrekturen einsteuern, in der Summe ist die Richtungsstabilität aber annehmbar.



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.

Die Traktion des lediglich als Fronttriebler lieferbaren Duster TCe 125 geht in Ordnung. In schnell durchfahrenen Kurven zeigt das Fahrzeug ein unkritisches Verhalten, auch wenn der Grenzbereich nicht besonders hoch liegt. Da sich der Grenzbereich früh ankündigt, hat der Fahrer genügend Reserven, um zu reagieren. Kritische Lastwechselreaktionen sind nicht vorhanden. Bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve drängt das Heck nur leicht nach und ist gut zu beherrschen.

⊕ Beim ADAC Ausweichtest kann der Duster nicht zuletzt aufgrund des nun serienmäßigen ESP ein gutes Ergebnis einfahren. Das SUV neigt zwar beim Gegenlenken zu leichtem Untersteuern, wird dann aber sofort durch effektive ESP-Eingriffe stabilisiert und ist dadurch einwandfrei beherrschbar.

3,5 Lenkung*

Die Lenkung des Duster kann in der Summe kaum überzeugen. Sie spricht um die Mittellage stark verzögert an, besitzt eine schlechte Mittenzentrierung und gibt dem Fahrer bei schneller Kurvenfahrt nur wenig Rückmeldung. Durch den verzögerten Aufbau von Seitenführungskräften leidet die Lenkpräzision. Dadurch müssen bei Kurvenfahrt oft leichte Lenkkorrekturen durchgeführt werden. Beim Rangieren ist die Lenkung trotz der Servounterstützung schwergängig. Zusätzlich erfordert die recht indirekte Auslegung beim Rangieren viel Kurbelei. Der Wendekreis von 11,2 m geht für ein SUV in der unteren Mittelklasse noch in Ordnung.

1,7 Bremse

⊕ Der getestete Dacia Duster TCe 125 überzeugt mit standfesten Bremsen. Der ermittelte Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei geringen 35,1 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental CrossContact UHP 89H der Größe 215/65R16H). Die Bremse spricht gut an und lässt sich problemlos dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist zufriedenstellend.

3,0 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

⊕ Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein. Einen Speedlimiter gibt es gegen Aufpreis (Easy-Paket).

⊖ 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.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den ADAC Crashtests erreicht der Dacia Duster im Gesamtergebnis nur drei von fünf Sterne (Stand: 02/2011). Für die Insassensicherheit gibt es bei den Crashtests 74% der möglichen Punkte. Der Duster ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf beiden Vordersitzen verbaut. Hinten sucht man diese aber vergebens. Vorn sind die Kopfstützen auch für sehr große Personen weit genug ausziehbar. Sie befinden sich zwar nahe am Kopf und können so im Falle einer Heckkollision optimal wirken, der Schutz vor Halswirbelsäulenverletzungen zeigt laut ADAC Crashtest dennoch Schwächen. Anschnallerinnerer gibt es nur für die beiden vorderen Insassen.

⊖ Durchgehende Kopfairbags sind für den Duster nicht lieferbar. Im Fond reichen die nicht ausziehbaren Kopfstützen lediglich für kleine Personen bis 1,60 m. Da der Abstand zum Kopf sehr groß ist, bieten die Stützen bei einem Heckaufprall kaum Schutz. 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.

2,8 Kindersicherheit

Der Dacia Duster bietet in der Summe nur eine zufriedenstellende Kindersicherheit. Auf der Rückbank lassen sich sowohl auf den Außensitzen, als auch auf dem Mittelsitz Kindersitze zufriedenstellend befestigen. Drei Kindersitze nebeneinander haben aber keinen Platz. Die Außensitze sind mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgestattet. Die Zugänglichkeit zu den Isofix-Bügeln ist aber nicht ideal, da sie zum einen tief im Sitzpolster versenkt sind, zum anderen die Gurtschlösser die Isofix-Bügel verdecken. Die losen Gurtschlösser haben auch zur Folge, dass man sich etwas abmühen muss, um Kindersitze sicher zu befestigen, da diese nicht ideal greifbar sind. Zusätzlich störend sind die weichen Sitzpolster, wodurch ein erhöhter Kraftaufwand erforderlich ist, um die Sitze lagestabil zu befestigen. Die Zugänglichkeit ist aber dank der hinteren Türen noch gut bis zufriedenstellend.

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht das SUV gute 78% der möglichen Punkte für die Kindersicherheit. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos befestigen. Der Gurt ist lang, die Anlenkpunkte ideal und die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren. Laut Betriebsanleitung dürfen auf den hinteren Sitzplätzen alle Kindersitzklassen befestigt werden. Hohe Kindersitze lassen sich im Duster problemlos einbauen, da die Dachsäulen nicht im Weg sind.

⊖ Auf dem Beifahrersitz dürfen trotz Airbagabschaltung nicht alle Kindersitzklassen transportiert werden. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich zu einfach von Kindern manipulieren. An den elektrischen Fensterhebern hinten gibt es keinen Einklemmschutz.

4,0 Fußgängerschutz

⊖ Bei den ADAC Crashtests fällt das Ergebnis für den Fußgängerschutz schlecht aus. Das SUV erhält nur 28% der möglichen Punkte. Der komplette Stoßfänger sowie die Vorderkante und seitlichen Bereiche der Motorhaube sind viel zu aggressiv gestaltet und bergen im Falle eines Fußgängerunfalls ein erhöhtes Verletzungsrisiko für den Fußgänger.

3,6

UMWELT/ECOTEST

4,7

Verbrauch/CO₂*

– Der 125 PS starke TCe Benzinmotor kann beim Verbrauch nicht überzeugen. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 210 g/km reicht es nur für 13 Punkte im CO₂-Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei sehr hohen 7,9 l/100 km. Der Stadtverbrauch fällt mit 8,4 l/100 km relativ hoch aus, es fehlt eine Start-Stopp-Automatik, die hier den Verbrauch senken würde. Außerorts sind es 6,8 l und auf der Autobahn ebenfalls zu hohe 10,2 l pro 100 km.

2,5

Schadstoffe

- + Der Schadstoffausstoß des Duster TCe 125 liegt insgesamt gerade noch im niedrigen Bereich. Für die Schadstoffe erhält der Duster 35 Punkte im EcoTest.
- Auffallend ist jedoch, dass der CO-Ausstoß (Kohlenmonoxid) unter Last extrem ansteigt. So liegt der CO-Ausstoß auf der Autobahn bei sehr hohen 19 g/km. In der Summe kommt der Duster TCe 125 mit 48 Punkten nicht über zwei Sterne im EcoTest hinaus.

2,6

AUTOKOSTEN

5,1

Betriebskosten*

– Aufgrund des nicht besonders niedrigen Verbrauchs und dem gegenüber Dieselmotoren höheren Kraftstoffkosten für Super-Benzin liegen die Betriebskosten für den TCe 125 in einem hohen Bereich.

2,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

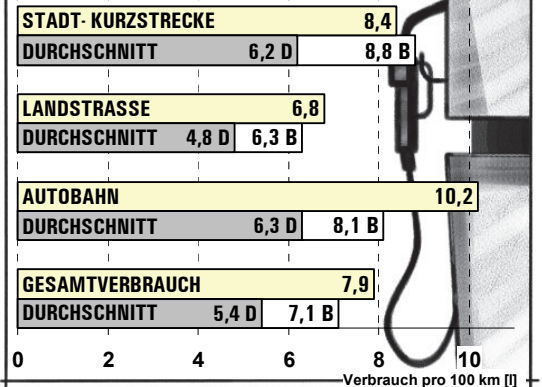
Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

3,9

Wertstabilität*

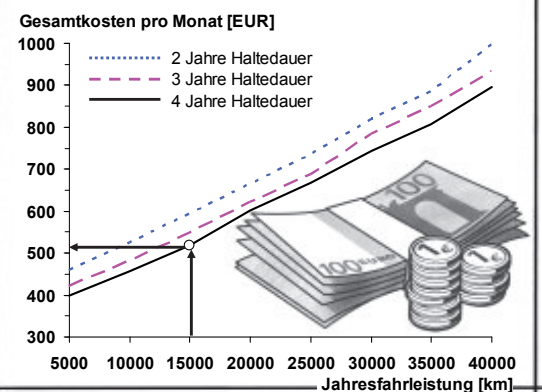
Für den Dacia Duster TCe 125 kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes kein besonders guter prozentualer Restwertverlauf erwartet werden.

Verbrauch



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

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 517 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,2 Kosten für Anschaffung*

⊕ In der Top-Ausstattung Prestige ist der Dacia Duster TCe 125 ab 15.690 Euro zu haben. Der Preis geht vor allem angesichts der guten Serienausstattung durchaus in Ordnung. Die Ausstattungslinie Prestige beinhaltet bereits alle wichtigen Ausstattungen wie Radio (sogar inkl. Navigationssystem), Klimaanlage oder vier elektrische Fensterheber.

3,5 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen nicht besonders niedrig aus. Die KFZ-Steuer liegt bei 124 Euro pro Jahr. Dazu gesellen sich recht hohe Kosten für die Versicherung. Die Einstufung in der Teilkaskoversicherung fällt noch akzeptabel aus (TK:17).

⊖ Teuer zeigt sich das Fahrzeug aber in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung. Hier ist der Duster für diese Fahrzeugklasse sehr ungünstig eingestuft (KH:19; VK: 19).

1,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen beim Duster niedrig aus. Daran hat vor allem der günstige Kaufpreis und der dadurch geringe absolute Wertverlust Anteil. Aber auch die niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten wirken sich positiv auf die monatlichen Gesamtkosten aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 105 4x2	TCe 125 4x2	dCi 90 FAP 4x2	dCi 110 FAP 4x2	1.6 16V LPG 105 4x2
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1199	4/1461	4/1461	4/1598
Leistung [kW (PS)]	77 (105)	92 (125)	66 (90)	80 (109)	74 (101)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	148/3750	205/2000	200/1750	240/1750	144/3750
0-100 km/h[s]	11,8	10,4	14,2	12,2	12,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	175	156	169	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,1 S	6,3 S	4,7 D	4,8 D	9,0 FG
CO2 [g/km]	165	145	123	127	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/17/17	19/19/17	20/19/17	20/19/17	19/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	172	124	198	206	132
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	455	525	470	497	473
Preis [Euro]	10.490	14.890	13.890	15.790	14.390

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-Haftpfli.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1199 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	5250 U/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16
Reifengröße (Testwagen)	215/65R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,4/6,8/10,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	145 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	210 g/km
Innengeräusch 130km/h	73,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4315/1822/1625 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1990 mm
Leergewicht/Zuladung	1265 kg/487 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435 l/735 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	635 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	630 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	144 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	218 Euro
Monatliche Gesamtkosten	517 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/17
Grundpreis	15.690 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 2013 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 01.03.2013 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

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Easy-Paket)	350 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Media-Nav)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Sitzheizung:Aufpreis)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	319 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten (Easy-Paket)	350 Euro ^o
Lackierung Metallic	470 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,1

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