



Dacia Duster dCi 110 Start&Stop Prestige 4x4

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse
(80 kW / 109 PS)

Dacia bietet ein SUV der unteren Mittelklasse, das ein zufriedenstellendes Platzangebot im Innenraum sowie einen ordentlich dimensionierten Kofferraum besitzt, ab 10.690 Euro an. Soll es allerdings ein Duster mit dem getesteten 1,5 l Dieselmotor mit 80 kW/109 PS und dem variablen Allradantrieb sein, steigt der Anschaffungspreis um 6.600 Euro. Bei den Fahrleistungsmessungen schneidet der Duster insgesamt zufriedenstellend, bei den Elastizitätsmessungen in den drei größten Gängen aufgrund der in Verbindung mit dem Allradantrieb kurzen Getriebeübersetzung gut ab. Die Kehrseite der kurzen Übersetzung: Speziell in der Stadt sind häufige Gangwechsel nötig und der Durchschnittsverbrauch liegt sehr hoch. Im ADAC EcoTest konsumiert das SUV 6,8 l/100 km. Kombiniert man den Allradler mit der höchsten Ausstattungsvariante "Prestige", landet man bei 18.490 Euro. Dann sind u. a. Ledersitze, ein Radio-/Navigationssystem sowie eine Klimaanlage und ein Tempomat samt Limiter serienmäßig an Bord. Komfortausstattungen wie Licht-/Regensensor sowie eine Klimaautomatik sind allerdings auch nicht gegen Aufpreis erhältlich. Bei der Sicherheitsausstattung bringt der Duster nur das Nötigste mit. Dem Stand der Technik entsprechende Assistenzsysteme wie ein Notbremsassistent oder auch durchgängige Kopfairbags sind nicht lieferbar. In der Summe ist der Duster 4x4 eine Alternative für diejenigen, die auch mal abseits der Straße unterwegs sind und keinen Wert auf automobilen Luxus legen. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: u. a.: Mitsubishi ASX, Subaru XV.

+ großer Kofferraum, niedriger Anschaffungspreis, geringe Gesamtkosten

- keine Kopfairbags erhältlich, schlechte Rundumsicht, kein Fehlbetankungsschutz, hohes Geräuschniveau, schlechter Fußgängerschutz, zu niedrige Kopfstützen hinten, sehr hoher Verbrauch



ADAC-URTEIL

3,2 AUTOTEST

1,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,9 Senioren

3,2 Langstrecke

2,6 Transport

3,4 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: Juli 2016
Text: Martin Brand

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,4

Verarbeitung

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 robust. Die Spaltmaße verlaufen nicht immer gleichmäßig und sind auch nicht besonders schmal. Die Türfalze zeigen sich zufriedenstellend abgedichtet. Im Innenraum dominieren sehr einfach gehaltene Kunststoffe, die sich wenig hochwertig anfühlen, aber zufriedenstellend verarbeitet sind. Der Motorraum ist zwar von unten gut abgeschottet und verschmutzt somit nicht so stark, im weiteren Verlauf zeigt sich der Unterboden aber zerklüftet und aerodynamisch nicht optimiert. Die Abdichtung der Türausschnitte zeigt kaum Wirkung, wodurch diese schnell verschmutzen. Immerhin gibt es vorn Einstiegsleisten, die den lackierten Schweller in einem kleineren Bereich vor Kratzern schützen. Die Stoßstangen des Duster sind mehrteilig sowie unlackiert und bieten so einen zufriedenstellenden Schutz bei kleineren Parkremplern. Ein angedeuteter Unterfahrschutz ist in der Ausstattung Prestige Serie. Die Seitenschweller sind mit unlackierten Kunststoffleisten verkleidet, wodurch der Lack bei leichten Remplern oder dagegen schlagenden 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 eine teure Gasdruckfeder anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten.
- ⊖ Im Kofferraum kommen sehr einfache und kratzempfindliche Kunststoffe zum Einsatz. Extrem ungünstig ist, dass die Heckklappe von innen lackiert und über große Bereiche 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. Der Duster kann versehentlich mit Otto-Kraftstoff befüllt werden, da eine Sperrklappe im Tankstutzen fehlt.

2,6

Alltagstauglichkeit

Der Duster dCi 110 gibt bei der Alltagstauglichkeit ein zufriedenstellendes Bild ab. Das SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit dem 50 l Kraftstofftank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 735 km möglich. Die zulässige Zuladung liegt bei akzeptablen 505 kg. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.500 kg und ungebremste bis 695 kg gezogen werden.

- ⊕ Auf der in dieser Ausstattung serienmäßigen stabilen Dachreling dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden. Dank einer zulässigen Stützlast von 75 kg können auf der Anhängerkupplung auch Heckträger mit beispielsweise zwei schweren E-Bikes montiert werden.
- ⊖ Ab Werk gibt es nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich bei größeren Schäden schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel gehören nicht zum Serienumfang. Immerhin bietet Dacia gegen Aufpreis ein Reserverad an (nicht im Testwagen). Damit bleibt man im Fall einer Reifenpanne mobil.

3,5 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 recht weit aus. Auch die Helligkeit des Fernlichts geht in Ordnung. Ein Tagfahrlicht gibt es serienmäßig. Beim Rangieren helfen ab Werk Parksensoren am Heck. Eine Rückfahrkamera ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊕ Die Übersichtlichkeit des Duster ist insgesamt gut. Sowohl die Front als auch das Heck sind beim Rangieren gut abschätzbar. Dank der erhöhten Sitzposition lässt sich das umliegende Verkehrsgeschehen gut überblicken.

⊖ 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. Die zusätzlichen Fenster zwischen den C- und D-Säulen bringen kaum Vorteile. Niedrige Objekte (beispielsweise spielende Kinder), können aufgrund der hohen Heckscheibenkante hinter dem Fahrzeug überhaupt nicht erkannt werden. Daher sollte die optionale Rückfahrkamera dringend geordert werden. 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

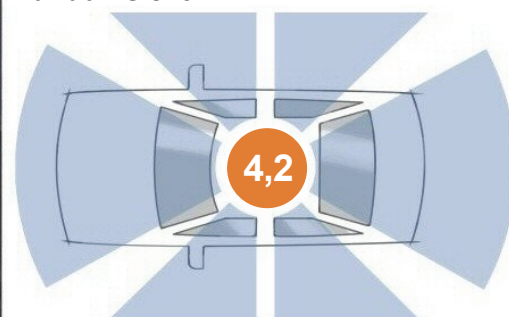
Der Dacia Duster ist mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Knöpfe der Fernbedienung kann man aber leicht verwechseln. Komfortfunktionen wie das Öffnen oder Schließen der Fenster per Funkfernbedienung sucht man vergebens.

⊕ 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, nur der Schweller fällt auch hier breit aus. Hier steigt man bequem ein und aus. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, außer für den Fahrer.

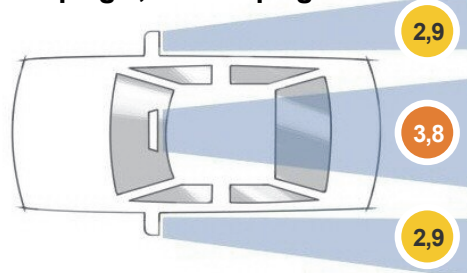


Sehr breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten erheblich.

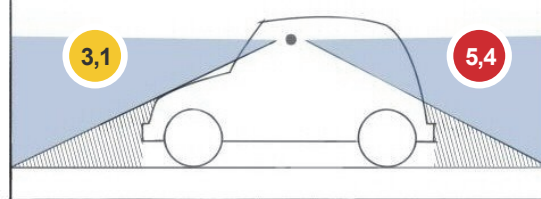
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld

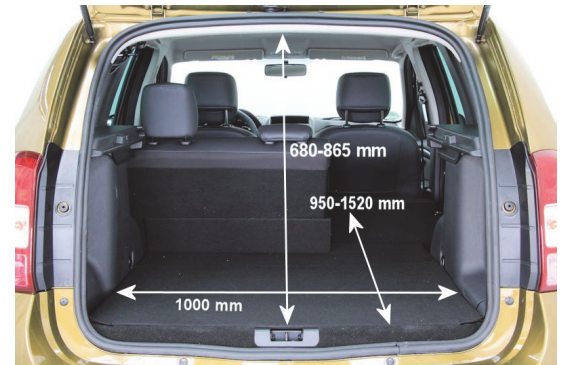


Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar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

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

2,3 Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum des Duster fällt für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse großzügig aus. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung passen 335 l in den Kofferraum. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, können bis zu 635 l transportiert werden. Dann lassen sich auch 11 handelsübliche Getränkeboxen im Kofferraum stapeln. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen lässt sich das Volumen auf 645 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. 1.350 l (dachhoch) erweitern. Unter dem Kofferraumboden lassen sich weitere rund 70 l verstauen.



Der Kofferraum mit 335 l Volumen in bietet ausreichend Platz fürs Gepäck.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Entriegelungsmechanismus der Heckklappe funktioniert nicht ideal. Zum Öffnen der Klappe muss ein Druckschloss betätigt werden, wie man es bei modernen Fahrzeugen nur noch selten findet. Dann schwingt die Klappe aber mit geringem Kraftaufwand auf und lässt sich dank Griffmulde auch einfach schließen. Das Kofferraumformat geht insgesamt in Ordnung. Sowohl die Kofferraumbreite, als auch -höhe liegen im zufriedenstellenden Bereich. Dank der hohen und durchschnittlich breiten Ladeöffnung lassen sich sperrige Gegenstände gut einladen.

+ Durch die sehr großzügige Öffnungshöhe der Heckklappe laufen auch große Personen bis rund 1,90 m nicht Gefahr, sich den Kopf an der geöffneten Heckklappe zu stoßen. Der Kofferraumboden und die Ladekante sind in gleicher Höhe, was das Ausladen von schwerem Gepäck erleichtert. Durch die verhältnismäßig geringe Tiefe des Kofferraums kommt man problemlos ans Gepäck und muss sich nicht besonders weit in den Kofferraum beugen.

– 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. Sehr große Personen können sich am abstehenden Schloss den Kopf stoßen.

3,7 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 flach liegen, sondern nach vorn stark ansteigen, reicht es, die Lehne umzuklappen. Das funktioniert einfach und mit geringem Kraftaufwand. Kleine Utensilien können unter dem Kofferraumboden in einer Styroporschale untergebracht werden. Darüber hinaus gibt es stabile Zurrösen zur Ladungssicherung.

– Um eine weitgehend ebene Ladefläche zu bekommen, muss man viel Kraft aufwenden. Denn dann muss man zuerst die Sitzflächen entriegeln und nach vorn klappen und die Kopfstützen der Rücksitzlehne zudem abziehen. Leider gibt es aber 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 Hilfe ist das nur mühsam machbar. Allgemein störend ist, dass der Mittelgurt zum Klappen der Lehnen zuerst umständlich ausgehängt werden muss, da er am Himmel montiert ist. Hält man die äußeren Rücksitzgurte beim Zurückklappen der Lehne nicht zur Seite, können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

3,1 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Im Dacia Duster findet man sich dank der wenigen Schalter und Funktionen schnell zurecht, wodurch auch die Eingewöhnungszeit gering ausfällt. 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 recht tief positioniert. Wenig überzeugen kann das Soundsystem, da es kaum Hörgenuss bietet. Das Radio lässt sich auch mittels Lenkradsatellit bedienen, dieser wird allerdings vom Lenkrad verdeckt, sodass sich nicht alle Funktion auf den ersten Blick erschließen. Das Angebot an Ablagen und Fächern ist vorn wie hinten zufriedenstellend. Vorn findet man zwei Becherhalter in der Mittelkonsole sowie kleine Türfächer vor, allerdings keine Flaschenhalter. Hinten gibt es 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. 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 eine Tür geöffnet wird). Alle anderen elektrischen Fensterheber haben weder eine Antippsfunktion noch einen Einklemmschutz. Die Innenraumbeleuchtung ist noch zufriedenstellend. Vorne wie hinten gibt es eine zentrale Leuchte. Eine Leselampe gibt es aber nur für den Beifahrer.



Zeitgemäßes Design und eine zufriedenstellende Verarbeitung kennzeichnen den Dacia Duster. Bei Materialauswahl und Funktionalität besteht weiterhin noch Raum für Verbesserungen.

+ Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten einen zufriedenstellenden Kontrast, es fehlt aber ein roter Bereich am Drehzahlmesser. Das serienmäßige Navigationssystem "Media-Nav" lässt sich weitgehend wie ein mobiles Navigationsgerät bedienen und funktioniert insgesamt zufriedenstellend. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch ab - das spart Kraftstoff. Die Taste dürfte aber etwas größer ausfallen. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder geöffneter Heckklappe wird der Fahrer durch eine zentrale Leuchte im Instrumenteneinsatz gewarnt, man erkennt aber nicht, welche Tür 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 ebenfalls ab Werk an Bord. 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 gänzlich. 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 Wischgeschwindigkeiten. Die Intervallfunktion ist aber nicht einstellbar, es fehlt zudem eine Antippsfunktion. 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. 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. Nimmt man auf der Rückbank Platz und will sich angurten, benötigt man aufgrund der nicht fixierten Gurtschlösser zwei Hände. Zudem ist der Mittelgurt am Dachhimmel positioniert und lässt sich nur umständlich mit einem Hilfsschloss nutzen.

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 Fahrer bis 2,0 m ausreichen. Die Innenbreite fällt für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse zufriedenstellend aus. In der Summe hat man im Duster ein angenehmes Raumgefühl.

3,2 Raumangebot hinten*

- ⊕ Im Fond ist das Raumempfinden dank der üppigen Innenbreite, der großen Fensterflächen und der hohen Dachlinie angenehm.
- ⊖ Nicht perfekt sind allerdings die Platzverhältnisse im Fußbereich. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit nur noch für Passagiere bis knapp über 1,70 m. Auch hinten würde die Kopffreiheit für deutlich größere Personen ausreichen (knapp 1,95 m).



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 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 Federung des Duster 4x4 setzt keine Glanzpunkte, leistet sich aber auch keine gravierenden Schwächen, wodurch der Federungskomfort insgesamt zufriedenstellend ist. Im Gegensatz zum 4x2 kommt beim allradgetriebenen Duster keine Verbundlenker- sondern eine Mehrlenker-Hinterachse zum Einsatz. Dank der großen Federwege werden vor allem grobe Unebenheiten (beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel) ordentlich absorbiert und dringen nicht zu stark zu den Insassen durch.

Im Gegenzug besitzt das SUV jedoch eine gewisse Nachschwingtendenz auf langweiliger Fahrbahn. Beim Beschleunigen und Bremsen halten sich Aufbaubewegungen in akzeptablen Grenzen, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist hingegen stark ausgeprägt. Querfugen schluckt das Fahrwerk zufriedenstellend, bei größeren sprich die Hinterachse aber steifbeinig an. Nicht ideal ist auch das Ansprechen der Federung bei mehreren kurz aufeinander folgenden Unebenheiten. Dann wirkt der Dacia nervös und zeigt eine gewisse Stuckerneigung. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster dringen ausgeprägte Dröhngeräusche und Vibrationen in den Innenraum. 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

In der getesteten Ausstattungsvariante sind im Duster Sitze mit einem Leder-/Kunstlederbezug verbaut. Der Fahrersitz lässt sich zwar in der Höhe einstellen, dies ist aber nur umständlich über Gewichtsverlagerung in drei Positionen möglich. 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 zufriedenstellend abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es nicht. Insgesamt ist die Sitzposition nicht für jede Statur ideal, da sowohl die Einstellmöglichkeiten des Sitzes als auch die des Lenkrads begrenzt sind.

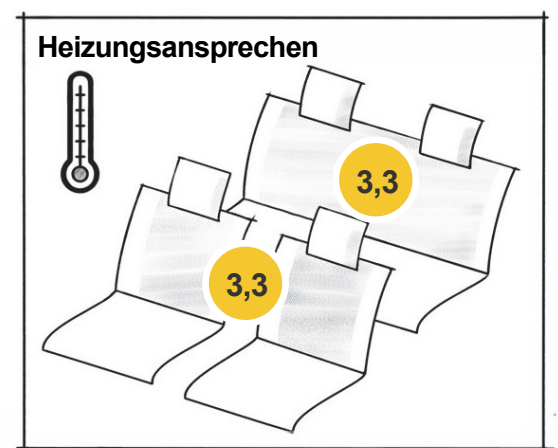
⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen. Der Sitzkomfort auf den Rücksitzen fällt schlecht aus. Man sitzt zu aufrecht und die Lehnen sind im oberen Bereich recht hart, wodurch es im Schulterbereich unangenehm drücken kann. Die Sitzfläche bietet kaum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

3,8 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Dacia liegt hoch. Fährt man mit dem Duster dCi 110 konstant 130 km/h, herrscht ein im Innenraum gemessener Geräuschpegel von hohen 72,7 dB(A). Windgeräusche dominieren die Geräuschkulisse, doch auch der Dieselmotor ist deutlich im Innenraum hörbar - besonders wenn man ihn mit hohen Drehzahlen arbeiten lässt. Die kurze Übersetzung lässt manchmal auch keine andere Wahl. Fahr- und Abrollgeräusche fallen nicht besonders negativ auf, beim Überfahren grober Unebenheiten poltern die Achsen aber etwas stärker.

3,8 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage samt Pollenfilter gibt es für den dCi 110 4x4 serienmäßig. Eine Klimaautomatik ist nicht lieferbar. Sowohl vorn als auch im Fond zeigt der Duster eine zufriedenstellende Heizleistung. Der Innenraum wird selbst bei sehr niedrigen Außentemperaturen in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt.



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

⊖ 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.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen schneidet der Duster dCi 110 4x4 insgesamt zufriedenstellend ab. Der Selbstzünder leistet maximal 80 kW/109 PS (bei 4.000 1/min), das maximale Drehmoment von 260 Nm liegt bei 1.750 1/min an. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf Tempo 100) beendet das SUV nach zufriedenstellenden 7,5 Sekunden. Untypisch: Aufgrund der kurzen Getriebe- und Achsübersetzung wurde der Überholvorgang nicht wie üblich im zweiten und dritten oder nur dritten sondern im vierten Gang gemessen, da dies die schnellste Variante ist. Aktiviert man zugunsten des Kraftstoffverbrauchs den Eco-Mode, werden die Motorleistung und das Drehmoment reduziert. Bei starker Gaspedalbetätigung, beispielweise zum Überholen, wird der Mode automatisch deaktiviert und es steht die volle Leistung zur Verfügung.

⊕ Bei den Elastizitätsmessungen, die im gleichen Geschwindigkeitsbereich gemessen werden wie der Überholvorgang, fährt der Duster aufgrund seiner sehr kurzen Getriebeübersetzung ein sehenswertes Resultat ein. Im fünften Gang braucht der Dacia nur 8,7 s und im sechsten 12,1 s, bis Tempo 100 erreicht ist.

3,2 Laufkultur

Die Laufkultur des 1.5-l-Diesellaggregats ist durchschnittlich. Das Aggregat überträgt sowohl im Leerlauf als auch unter Last recht deutliche Vibrationen an das Lenkrad. Nutzt man das volle Drehzahlband, was aufgrund der kurzen Getriebeübersetzung speziell in den unteren Gängen bei stärkerer Beschleunigung häufig der Fall ist, sind zudem noch Vibrationen an den Pedalen spürbar. Darüber hinaus neigt der Motor im Drehzahlbereich um 1.500 1/min zum Brummen. Dreht man den Dieselmotor aus, quittiert er dies mit deutlichem Nageln. Im mittleren Drehzahlbereich arbeitet das Aggregat unauffällig.

3,1 Schaltung

Die Schaltpräzision des Sechsgang-Getriebes ist in der 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, teilweise hat man dann auch Probleme, die richtige Gasse zu finden. Den Rückwärtsgang kann man mit wenig Kraftaufwand und auch bei noch leicht rollendem Fahrzeug weitgehend geräuschlos einlegen, da er synchronisiert ist. 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 momentan sparsamsten Gang empfiehlt. Diese ist allerdings recht unauffällig gestaltet und arbeitet in der Praxis nicht perfekt.

⊕ 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. Das Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig, wenn auch etwas träge. Positiv: Der Motor springt auch an, wenn man den Gang bereits während der Stopp-Phase einlegt und erst im Anschluss die Kupplung betätigt.

3,3 Getriebeabstufung

Der Duster ist zwar mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet, da beim 4x4 die Getriebe- und Achsübersetzung aber deutlich kürzer ist als beim Fronttriebler, sind speziell in der Stadt häufige Gangwechsel nötig. Außerdem liegt deswegen das Drehzahlniveau bei Tempo 130 im größten Gang mit 3.000 1/min für einen Dieselmotor hoch.

3,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

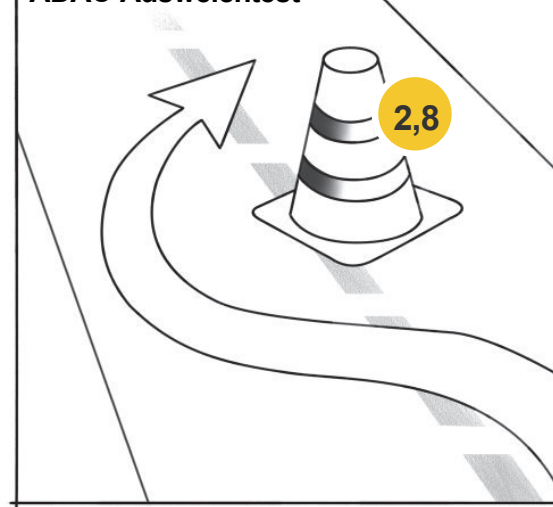
Die Fahrstabilität des Dacia Duster ist zufriedenstellend. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls verhält sich das Fahrzeug etwas schwammig und schwingt nach, bleibt aber trotzdem stets beherrschbar. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig. Bei Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen muss man aufgrund der unpräzisen Lenkung öfters leichte Lenkkorrekturen vornehmen, in der Summe ist die Richtungsstabilität aber annehmbar. Im ADAC Ausweichtest fährt der Duster ein durchschnittliches Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang mit kleinen Lenkwinkeln eingesteuert, lässt sich der Duster mit einer geringen Untersteuerneigung sicher durch den Parcours manövrieren. Leitet man den Ausweichvorgang allerdings mit einem einer Schrecksituation entsprechenden Lenkimpuls ein, verhärtet die Lenkung kurzzeitig und der Dacia drängt beim Einlenken mit dem Heck. Beim Gegenlenken neigt der Duster ebenfalls zum Übersteuern. Da das ESP vehement eingreift, wird das Fahrzeug zu starkem Untersteuern gezwungen, ist dadurch aber nicht mehr zielgenau lenkbar. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. In schnell durchfahrenen Kurven zeigt das Fahrzeug ein unkritisches Verhalten und schiebt über die Vorderräder, der Grenzbereich liegt aber nicht besonders hoch. Da sich der Grenzbereich früh ankündigt, hat der Fahrer genügend Reserven, um zu reagieren. Kritische Lastwechselreaktionen in Kurven sind nicht vorhanden.

⊕ Dank des variablen Allradantriebs besitzt der Duster 4x4 auch auf rutschigen Fahrbahnoberflächen eine gute Traktion. Der Fahrer hat die Möglichkeit, die Betriebsart zu wählen. Im Auto-Modus wird üblicherweise nur die vordere Achse angetrieben und nur bei Bedarf bis zu 50 Prozent des Drehmoments an die Hinterachse übertragen. Im 2WD-Modus werden ausschließlich die Vorderräder angetrieben und im Lock-Modus die Antriebskraft starr auf beide Achsen verteilt (50:50). Letztere Betriebsart ist für unwegsames Gelände vorgesehen und bis zu einer Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h möglich.

3,5 Lenkung*

Das Anlenkverhalten des Duster kann in der Summe kaum überzeugen. Das SUV spricht verzögert auf Lenkbefehle an, vor allem an der Hinterachse werden Seitenführungskräfte stark verzögert aufgebaut. Zudem besitzt die Lenkung eine schlechte Mittenzentrierung und gibt dem Fahrer bei schneller Kurvenfahrt nur wenig Rückmeldung. Durch den verzögerten Aufbau von Seitenführungskräften leidet auch die Lenkpräzision. Dadurch müssen bei Kurvenfahrt oft Lenkkorrekturen durchgeführt werden. Beim Rangieren ist die Lenkung trotz der Servounterstützung schwergängig.

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.

Zusätzlich erfordert die recht indirekte Auslegung beim Rangieren viel Kurbelei - von Anschlag bis Anschlag sind es mehr als drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis von 11,2 m geht für ein SUV in der unteren Mittelklasse noch in Ordnung.

⊖ Die Lenkung ist nicht frei von Störeinflüssen, so schlagen beispielsweise Unebenheiten bis aufs Lenkrad durch.

3,3 Bremse

+ Der ermittelte Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei langen 40,1 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental Cross Contact LX M+S in der Dimension 215/65 R16 98H). Dies ist verglichen mit anderen modernen Fahrzeugen ein gerade noch akzeptabler Wert - Handlungsbedarf seitens des Herstellers ist durchaus gegeben. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage auch bei starker Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht sauber an und lässt sich problemlos dosieren. Beim Bremsen in Kurven wird das Heck etwas unruhig, der Duster bleibt aber sicher beherrschbar.

3,0 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Serienausstattung des Duster beinhaltet die Mindestanforderungen wie ESP und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ab Werk ist der Duster zudem mit einem Reifendruckverlustwarner ausgestattet. In der getesteten Ausstattungsvariante gehört ein Speedlimiter zum Serienumfang. Im Navigationsdisplay werden Tempolimits angezeigt, allerdings nur auf Hauptverkehrswegen und nicht flächendeckend.

⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann beispielsweise 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 Startsicung (Betätigung der Kupplung) vorhanden ist.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den ADAC Crashtests erreicht der Dacia Duster im Gesamtergebnis nur drei von fünf Sternen (Stand: 02/2011). Für die Insassensicherheit gibt es bei den Crashtests 74 Prozent 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 reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m. 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. Nur Fahrer und Beifahrer werden ermahnt, sich anzuschallen.

⊖ Durchgehende Kopfairbags sind für den Duster nicht lieferbar. Im Fond reichen die Kopfstützen lediglich für kleine Personen bis 1,60 m. Da der Abstand zum Kopf zudem 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.

3,0

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 die Schlösser nicht ideal greifbar sind. Darüber hinaus sind auf den Fondplätzen die Abstände zwischen den Gurten und den Schlössern gering. Zusätzlich störend sind die weichen Sitzpolster, wodurch ein erhöhter Kraftaufwand erforderlich ist, um die Sitze lagestabil zu befestigen. Hohe Kindersitze lassen sich im Duster einbauen, je nach Sitz können die Dachsäulen aber im Weg stehen. Die Zugänglichkeit ist aber dank der hinteren Türen noch gut bis zufriedenstellend.

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht das SUV gute 78 Prozent der möglichen Punkte für die Kindersicherheit (Stand: 02/2011). 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.

⊖ 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 betätigen. An den elektrischen Fensterhebern hinten gibt es keinen Einklemmschutz.

4,0

Fußgängerschutz

⊖ Im ADAC Crashtest fällt das Ergebnis für den Fußgängerschutz schlecht aus (Stand: 02/2011). Das SUV erhält nur 28 Prozent der möglichen Punkte. Der komplette Stoßfänger sowie die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind viel zu aggressiv gestaltet und bergen im Falle eines Fußgängerunfalls ein erhöhtes Verletzungsrisiko für den Fußgänger.

3,7

UMWELT/ECOTEST

4,8

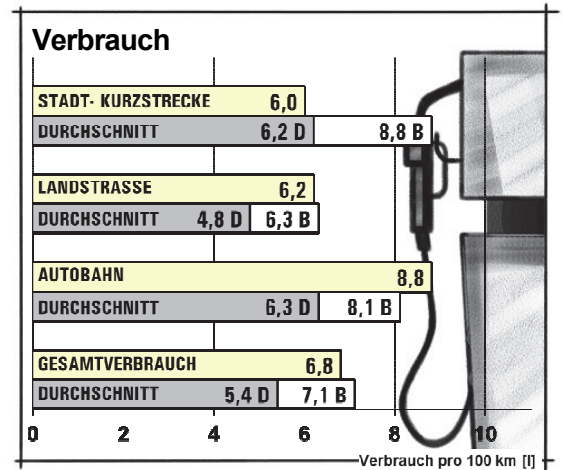
Verbrauch/CO₂*

⊖ Im CO₂-Kapitel fährt der Duster dCi 110 Start&Stop 4x4 ein schlechtes Ergebnis ein. Die CO₂-Bilanz beträgt im Test 219 g/km - dafür gibt es nur 12 Punkte in diesem Kapitel. Damit liegt der gemessene CO₂-Ausstoß deutlich über der Herstellerangabe von 123 g/km. Ein solch niedriger Wert lässt sich auf dem Prüfstand nur erreichen, wenn man den praxisfremden Empfehlungen in der Betriebsanleitung (Empfehlung zur energiesparenden Fahrweise) Folge leistet: Laut Dacia soll man bei leerem Fahrzeug und in der Ebene im zweiten Gang anfahren. Fährt man im ersten Gang an, resultiert aus der Messung ein Durchschnittsverbrauch von 6,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Innerorts konsumiert der Duster auch trotz Start&Stopp-System 6,0 l/100 km. Überland liegt der Verbrauch bei 6,2 l/100 km und auf der Autobahn sogar bei 8,8 l/100 km. Mit dem Eco-Mode werden zugunsten des Kraftstoffverbrauchs Motorleistung/Drehmoment sowie die Klimaanlageleistung reduziert.

2,6 Schadstoffe

In diesem Kapitel erreicht der Duster 34 von 50 Punkten. Vor allem die erhöhten Stickoxidemissionen im Autobahnzyklus verhindern ein besseres Abschneiden - der fehlende SCR-Kat, der mit Hilfe von AdBlue das Abgas reinigt, macht sich hier negativ bemerkbar. Alles in allem erreicht der Duster mit insgesamt 46 Punkten nur zwei von fünf Sternen im EcoTest.



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

1,7 AUTOKOSTEN

2,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten bestehen hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht besonders niedrig ist, sind auch die Betriebskosten nur zufriedenstellend.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 10.000 km oder spätestens einmal jährlich muss der Dacia Duster zur Service-Inspektion (ohne Ölwechsel) in die Werkstatt. Alle 20.000 km oder zwei Jahre ist eine Wartungs-Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Alle 60.000 km oder sechs Jahre muss eine große Inspektion durchgeführt werden.

⊕ Durch die Konzernmutter Renault besteht ein dichtes Servicenetz. Außerdem wird eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km gewährt. Die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich.

⊖ Mit nur 10.000 km oder alle 12 Monate sind die Abstände zwischen den einzelnen Inspektionen nicht mehr zeitgemäß kurz und bedeuten somit mehr Werkstattaufenthalte.

1,8 Wertstabilität*

⊕ Dem Duster dCi 110 Prestige 4x4 wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert. Vor allem der absolute Wertverlust fällt gering aus.

2,5 Kosten für Anschaffung*

⊕ In der Top-Ausstattung Prestige ist der Dacia Duster dCi 110 Start&Stop Prestige 4x4 ab 18.490 Euro erhältlich. Der Preis geht angesichts der zufriedenstellenden Serienausstattung noch in Ordnung.

Die Ausstattungslinie Prestige beinhaltet neben Radio samt Navigationssystem (inkl. Kartenmaterial für Deutschland, Österreich, Schweiz und Benelux) und Klimaanlage auch vier elektrische Fensterheber und Parksensoren am Heck. Kartenmaterial für West- und Ost-Europa sowie eine Rückfahrkamera oder auch die Sitzheizung zu den serienmäßigen Ledersitzen lässt sich Dacia jeweils extra bezahlen. Sicherheitssteigernde Systeme wie einen City-Notbremsassistenten, durchgängige Kopfairbags oder auch ein besseres Xenon-/LED-Licht sind aber erst gar nicht erhältlich.

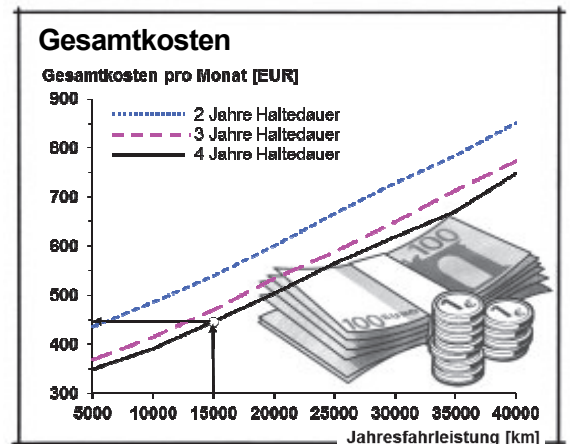
3,9 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt nicht besonders niedrig aus. Die Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung fallen noch akzeptabel aus (TK: 18; VK: 18).

➔ Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug aber in der Haftpflichtversicherung. Hier ist der Duster für diese Fahrzeugklasse sehr ungünstig eingestuft (KH: 21). Die Kfz-Steuer beträgt hohe 198 Euro pro Jahr.

0,7 Monatliche Gesamtkosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 446 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SCe 115 Start&Stop 4x2	TCe 125 Start&Stop 4x2	dCi 90 Start&Stop 4x2	dCi 110 Start&Stop 4x2
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1197	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	92 (125)	66 (90)	80 (109)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	156/4000	205/2000	200/1750	260/1750
0-100 km/h[s]	11,0	10,4	13,8	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	175	156	169
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	6,1 S	4,4 D	4,4 D
CO2 [g/km]	145	138	115	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/18	19/19/18	21/18/17	21/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	132	110	182	182
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	411	468	403	432
Preis [Euro]	10.690	14.490	13.790	15.390

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1461 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16
Reifengröße (Testwagen)	215/65R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (4.Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/6,2/8,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	123 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	219 g/km
Innengeräusch 130 km/h	72,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4315/1822/1625 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1990 mm
Leergewicht/Zuladung	1370 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	335 l/635 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	735 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	87 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	196 Euro
Monatliche Gesamtkosten	446 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/18/18
Grundpreis	18.490 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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	Serie
Rückfahrkamera	150 Euro ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
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/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Media-Nav)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	150 Euro ^o

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen