



Dacia Duster SCe 115 Essential 2WD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (84 kW / 114 PS)

Acht Jahre nach dem ersten Duster kam Anfang 2018 die zweite Generation des hochbeinigen Dacia auf den Markt, der in der Markenwerbung als günstigstes SUV auf dem deutschen Markt angepriesen wird. Ob von der Renault-Tochter trotz des niedrigen Einstandspreises ein empfehlenswertes Auto angeboten wird, klärt der ADAC Autotest.

Optisch entfernt sich das neue Modell nur geringfügig vom alten, das Design wurde eher verfeinert. Keine schlechte Entscheidung, der Duster steht stämmig und stimmig auf der Straße. Die Rückleuchten sind sogar ein Design-Schmankerl. Innen setzt sich der moderne Eindruck fort, der Armaturenräger ist klar und gefällig gestaltet.

Die Materialien zeugen aber vom Sparwillen des rumänischen Autobauers. Auch während der Fahrt merkt man deutlich, dass in die teure Feinabstimmung von beispielsweise Lenkung, Akustik und Getriebe kein Geld mehr investiert wurde. Der Fahrwerkskomfort aber geht in Ordnung. Der Motor des Testwagens ist ein drehmoment-schwacher Saugmotor aus dem Renault-Regal, der das Auto behäbig antreibt und gern mal einen größeren Schluck Superbenzin nimmt: Acht Liter auf 100 Kilometer braucht der Testwagen im EcoTest. Dafür hält sich der Saugrohreinspritzer bei den Partikelemissionen ziemlich zurück.

Eine Empfehlung für Pragmatiker kann der Duster durchaus sein, allerdings empfiehlt sich die Ausstattungslinie Essential für ab 12.500 Euro nicht, denn hier gibt es nicht einmal optional Einparkhilfen, Klimaautomatik oder beheizbare Außenspiegel.

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

- + großer Kofferraum, niedriger Anschaffungspreis, geringe Gesamtkosten
- schlechte Rundumsicht, hoher Verbrauch, schwache Ausstattung des Essential-Modells

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,4**

AUTOKOSTEN **1,2**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,9
	Langstrecke	4,0
	Transport	2,5
	Fahrspaß	4,5
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest **★★★★☆**

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Die Karosserie des Duster weist zwar nicht die kleinsten Spaltmaße auf, ist aber solide gefertigt. Blechfalze sind ordentlich umgelegt, Scheinwerfer und Leuchten sauber eingepasst. Eher im Detail merkt man dann den ernsthaften Sparwillen der Renault-Tochter. So sind die Türrahmen nicht verkleidet und die Matte auf dem Kofferraumboden wirkt billig. Im Innenraum ertasten die Fingerspitzen nicht immer perfekt entgratete Kunststoffteile, manche knarzen auch oder sind wie die Verkleidung des Mittelunnels etwas wackelig. Dennoch wirkt der Dacia innen wie

3,0 Alltagstauglichkeit

Der Duster S Ce 115 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 von nur 625 km möglich. Die zulässige Zuladung des Testwagens liegt bei akzeptablen 452 kg. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.400 kg und ungebremste bis 625 kg gezogen werden.

⊕ Auf der in dieser Ausstattung serienmäßigen stabilen Dachreling dürfen bis zu 75 kg Gepäck transportiert

4,1 Licht und Sicht

Die in dieser Ausstattungsvariante auch gegen Aufpreis nicht 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.



Sehr breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

außen nicht wie ein Billigauto, er ist gefällig designt und erweckt nicht den Eindruck einer automobilen Verzichtserklärung.

Der Unterboden ist nicht besonders sorgfältig gestaltet, so fehlt an einigen Stellen Unterbodenschutz - der Motor aber ist von unten verkleidet.

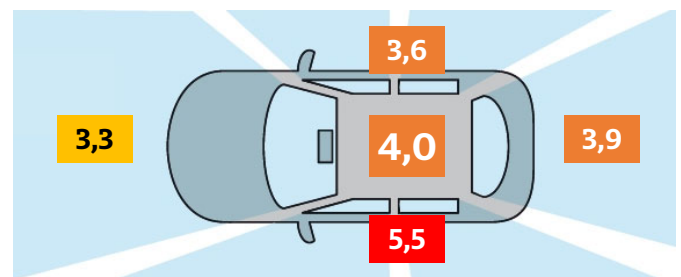
⊕ Dacia spendiert dem Duster eine teure Gasdruckfeder anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten.

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 Radmutterenschlüssel gehören nicht zum Serienumfang. Immerhin bietet Dacia gegen Aufpreis ein Reserverad an. Damit bleibt man im Fall einer Reifenpanne mobil.

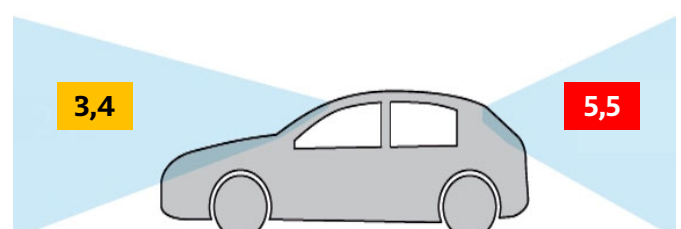
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ 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 schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen stark eingeschränkt. Immerhin sind jetzt die Kopfstützen hinten versenkbar. Niedrige Objekte (oder spielende Kinder) können aufgrund der hohen Heckscheibenkante hinter dem Fahrzeug

überhaupt nicht erkannt werden. Leider gibt es für den Duster Essential keine Rückfahrkamera, auch Parksensoren sind erst in den höheren Ausstattungen erhältlich. Für den Duster sind weder Xenon- oder LED-Scheinwerfer noch Abbiege- oder Kurvenlicht erhältlich. Die Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn angesichts der überholten Halogentechnik bestenfalls zufriedenstellend aus. Sie erreichen weder Lichtintensität noch Leuchtweite oder die tageslichtähnliche Farbe von aktuellen LED- oder Xenonscheinwerfern.

2,9 Ein-/Ausstieg

Der Schlüssel des Duster ist (sofern man nicht die Topversion Prestige samt Keyless-System nimmt) mit zwei unverwechselbaren Tasten für das Öffnen und Schließen versehen. Leider kann man den Schlüsselbart nicht einklappen, was in der Hosentasche unangenehm werden kann. 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 ist der Türausschnitt schmaler, was

den Zustieg etwas erschwert. 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 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.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum des Duster fällt für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse großzügig aus. Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung passen 410 l in den Kofferraum. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, können bis zu 700 l transportiert werden. Dann lassen sich auch 11 handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum stapeln. Durch Vorklappen der Rücksitzlehnen lässt sich das Volumen auf 775 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. 1.475 l (dachhoch) erweitern. Als Fronttriebler hat der Duster keinen doppelten Kofferraumboden, die Allradvariante hat einen solchen - der gegen Aufpreis vom Reserverad belegt ist.



Immerhin 410 l Gepäck passen in den Kofferraum des Duster.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektromechanisch angetriebene Heckklappe gibt es für den Duster nicht, man kommt aber auch so zurecht. Das Kofferraumformat geht insgesamt in Ordnung. Sowohl die Kofferraumbreite, als auch -höhe liegen im zufriedenstellenden Bereich.

Durch die einigermaßen 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 77 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 - eine Stufe zum Kofferraumboden

bleibt aber dennoch. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Sehr große Personen können sich am abstehenden Schloss den Kopf stoßen.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne des Duster Essential lässt sich nur gegen Aufpreis 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.

⊖ Um eine weitgehend ebene Ladefläche zu bekommen, muss man etwas mehr Aufwand betreiben. Denn dann muss man vor dem Umlegen der Lehnen zuerst die Sitzflächen entriegeln und nach vorn klappen. 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 oder steckt sie am besten in die dafür vorgesehene Halterung, können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden.

3,1 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Im Dacia Duster Essential findet man sich dank der wenigen Schalter und Funktionen schnell zurecht, wodurch auch die Eingewöhnungszeit gering ausfällt. Moderne Komfortausstattungen gibt es aber nicht.

Das Radio lässt sich auch mittels des von Renault übernommenen Lenkradsatelliten bedienen, dieser wird allerdings vom Lenkrad verdeckt, sodass sich nicht alle Funktionen auf den ersten Blick erschließen. In der getesteten Ausstattung gibt es nur vorn elektrische Fensterheber, hinten wird gekurbelt.

Die Innenraumbeleuchtung ist noch zufriedenstellend: Vorne wie hinten gibt es eine zentrale Leuchte.

⊕ Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten einen zufriedenstellenden Kontrast, es fehlt aber ein roter Bereich am Drehzahlmesser. Der in dieser Ausstattung serienmäßige Bordcomputer mit LCD-Anzeige beinhaltet alle relevanten Informationen, man kann aber nicht zwischen mehreren Streckenzählern wechseln.

Ein echter Fortschritt ist das jetzt gegen Aufpreis auch längs verstellbare Lenkrad des Dacia. Die aufpreispflichtige manuelle Klimaanlage ist trotz ziemlich tief angeordneten Drehreglern einfach zu bedienen.

3,6 Multimedia/Konnektivität

Der Duster Essential ist in Sachen Konnektivität eher schlank aufgestellt. Es gibt serienmäßig einen CD-Player, USB- und Klinkenanschluss sowie eine Bluetooth-Frei-

⊖ Der vordere Scheibenwischer besitzt eine Intervallfunktion und zwei Wischgeschwindigkeiten. Die Intervallfunktion ist aber nicht einstellbar. Die digitale Tankanzeige lässt sich nur recht grob ablesen, eine Anzeige für die Motortemperatur sucht man vergebens. Einige Schalter wie die sehr ungünstig angebrachte und schwergängige Leuchtweitenregulierung oder die Lenkradtasten sind unbeleuchtet und bei Dunkelheit kaum zu finden.



Ordentlich verarbeitet präsentiert sich der Duster im Innenraum. Die verwendeten Materialien können das Spardiktat des Herstellers jedoch nicht wirklich verbergen.

sprecheinrichtung. Navigation, digitales Radio, CarPlay oder Android Auto sind Fremdwörter für das Auto. In den höheren Ausstattungsvarianten gibt es zumindest ein Navigationssystem.

2,6 Raumangebot vorn

Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde auch für Fahrer bis 2,0 m ausreichen. Das Raumgefühl ist gut, da die Fensterlinie nicht zu hoch ist

3,2 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit nur noch für Passagiere bis knapp 1,80 m. Auch hinten würde die Kopffreiheit für deutlich größere Personen ausreichen (knapp 1,95 m).

⊕ Im Fond ist das Raumempfinden dank der großen Fensterflächen und der hohen Dachlinie angenehm.

4,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Das Handschuhfach ist nicht abschließ- oder klimatisierbar, aber ordentlich groß geraten.

⊖ Für Ablagen hat Dacia nicht allzu viel übrig gehabt. Zwar gibt es für die vorne Sitzenden zwei Becherhalter auf dem Mitteltunnel, diese sind aber nicht besonders tief und damit oftmals schlecht nutzbar. Ein geschlossenes Fach etwa zwischen den Vordersitzen gibt es nicht, auch die kleine Ablagefläche im Armaturenbrett vor dem Beifahrersitz ist für die meisten Alltagsgegenstände nicht

3,8 KOMFORT

2,9 Federung

Der Duster ist betont auf Komfort getrimmt, er zeigt auf welligen Landstraßen recht viel Schluckvermögen - die Karosserie kommt da aber mitunter doch recht stark in Bewegung. Innerorts pariert er kurze Stöße wie etwa Gullideckel

4,0 Sitze

⊖ Im Duster Essential lässt sich der Fahrersitz nur gegen Aufpreis in der Höhe einstellen, der Beifahrersitz kommt auch nicht für Geld und gute Worte mit einer Höheneinstellung. Die Vordersitze sind grundsätzlich ordentlich konturiert und nicht unbequem, bieten allerdings wenig Seitenhalt.

Einstellbare Lordosenstützen gibt es erst bei den höheren

3,8 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Dacia liegt hoch. Fährt man mit dem Testwagen konstant 130 km/h, herrscht ein im Innenraum gemessener Geräuschpegel von hohen 70,5 dB(A). Windge-

und lediglich die ab und zu an die Türverkleidung stoßenden Ellbogen für ein etwas beengtes Gefühl sorgen können.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

gut geeignet.

Die Rücksitzlehnen sind nur gegen Aufpreis asymmetrisch geteilt umklappbar.

recht gut, gerade die Hinterachse reicht Schläge aber manchmal deutlich durch.

Insgesamt ein etwas schwammiger, aber zufriedenstellender Auftritt des neuen Dacia.

Ausstattungsvarianten.

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.

räusche dominieren die Geräuschkulisse, der Motor meldet sich bei höheren Drehzahlen zusätzlich zu Wort. 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.

4,6 Klimatisierung

⊖ Eine manuelle Klimaanlage samt Pollenfilter gibt es für den Duster Essential nur gegen Aufpreis. Eine Klimaautomatik ist nicht lieferbar. Auch Sitzheizung,

dunkle Fondscheiben oder unabhängig von der jeweiligen Ausströmrichtung dosierbare Luftdüsen gibt es nicht.

3,3 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen

Der Saugbenziner im Testwagen wirkt trotz seiner 114 PS Spitzenleistung sehr müde. Gerade im Vergleich mit aktuellen Turbobenzinern der Leistungsklasse wie etwa dem 10 PS stärkeren Motor im Duster TCe 125 zeigt sich der Nachteil eines nicht allzu hubraumstarken Saugers: Das eh schon nicht sehr stattliche Drehmoment von 156 Nm liegt erst bei 4.000 Umdrehungen an. Zum Vergleich: Der erwähnte TCe 125 hat schon bei 2.300 Umdrehungen 205 Nm zur Verfügung.

Um auch mal flotter voranzukommen, muss man den

Testwagen also höher drehen lassen, dann geht es laut Hersteller auch in 11,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit soll bei 172 km/h liegen. Der Sprint von 60 auf 100 km/h im ADAC Autotest dauert 7,9 Sekunden, gemessen im zweiten und dritten Gang.

⊖ Bei den Elastizitätsmessungen in den Gängen vier und fünf von 60 auf 100 km/h zeigt sich die Durchzugsschwäche des Motors besonders. Im fünften Gang braucht der Dacia schier endlose 23,6 Sekunden für die Übung, im vierten Gang immer noch 15,7 Sekunden.

3,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des Benziners ist durchschnittlich. Vibrationen schickt der Motor merklich, aber insgesamt nicht über Gebühr in den Innenraum. Beim Ausdrehen der Gänge - was aufgrund der Leistungscharakteristik öfters

nötig ist - dröhnt der Motor aber deutlich. Auf Gasbefehle spricht der Benziner spontan an, zieht aber nicht komplett gleichmäßig und vor allem nicht besonders willig durch das Drehzahlband.

3,1 Schaltung/Getriebe

Die Schaltpräzision des Fünfgang-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. 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.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Der ADAC Ausweichtest zeigt, dass die ESP-Abstimmung des Duster nicht besonders gelungen ist. Folgt der Wagen dem ersten, ruckartigen Lenkvorgang um das Hindernis herum noch recht gut und mit nur leicht drückendem Heck, sorgt das anschließende Eingreifen des ESP dafür, dass der Duster stark untersteuert und nicht mehr in die ursprüngliche Fahrgasse zurück zu lenken ist.

⊖ Zwar muss ein SUV fahrdynamisch nicht glänzen, aber der Duster ist schon sehr ungenau zu fahren, wenn man den Parcours des Ausweichtests möglichst zügig und deshalb mit geringen Lenkwinkeln durcheilen möchte. Das ESP regelt dann nicht mehr so hektisch wie beim schreckartigen Ausweichvorgang, aber die in Folge höhere Geschwindigkeit sorgt für eine sehr lebendige bis sogar springende Hinterachse. Besser ist, man geht kurvige Strecken behutsam an.

3,8 Lenkung

Bei der Lenkung hat sich im Vergleich zum Vorgänger wenig getan. 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.

Zusätzlich erfordert die recht indirekte Auslegung beim Rangieren viel Kurbelei - von Anschlag bis Anschlag sind es mehr als drei Lenkradumdrehungen.

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

2,9 Bremse

⊕ Der ermittelte Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei 36,3 Metern, ein akzeptabler Wert. Die

Bremse spricht sauber an und lässt sich problemlos dosieren.

3,8 SICHERHEIT

4,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Die Serienausstattung des Duster beinhaltet die gesetzlichen Mindestanforderungen wie ESP, eine Reifendrucküberwachung und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. In der getesteten Ausstattungsvariante gehört ein Speedlimiter zum Serienumfang. Weitere Systeme gibt es nicht - außer für das Topmodell Prestige gegen Aufpreis einen Totwinkel-Warner.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den ADAC Crashtests erreicht der Dacia Duster im Gesamtergebnis nur drei von fünf Sternen (Test Dezember 2017). Für die Insassensicherheit gibt es bei den Crashtests 71 Prozent der möglichen Punkte. Der Duster ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind an allen äußeren Sitzen verbaut.

Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m. Im Fond reichen die Kopfstützen lediglich für Personen bis 1,70 m.

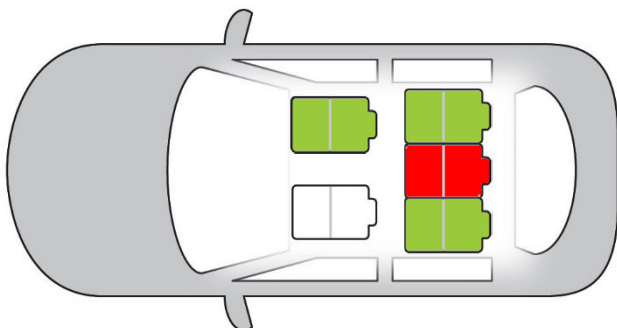
⊖ Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

3,2 Kindersicherheit

Bei den ADAC Crashtests erreicht das SUV nicht besonders gute 66 Prozent der möglichen Punkte für die Kindersicherheit.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze mit dem Gurt problemlos befestigen. Der Gurt ist lang, die Anlenkpunkte ideal und die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schalter am Armaturenbrett deaktivieren. Isofix steht hier nicht zur Verfügung.

Anders die äußeren Rücksitze, hier gibt es Isofix-Bügel samt i-Size-Kennzeichnung. Leider sind diese etwas versteckt zwischen den Polstern, aber dennoch problemlos

erreichbar. Auch mit dem Gurt kann man hier Sitze gut befestigen, die Gurtschlösser sind allerdings nicht starr befestigt und erschweren so das einhändige Angurten.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich zu einfach von Kindern betätigen. An den elektrischen Fensterhebern vorn gibt es keinen Einklemmschutz.

4,5 Fußgängerschutz

⊖ Im ADAC Crashtest fällt das Ergebnis für den Fußgängerschutz schlecht aus. Das SUV erhält nur 56 Prozent der möglichen Punkte. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind nicht nachgiebig

genug gestaltet und bergen im Falle eines Fußgängerunfalls ein erhöhtes Verletzungsrisiko für den Passanten.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Im CO₂-Kapitel fährt der Duster S Ce 115 2WD ein schlechtes Ergebnis ein. Die CO₂-Bilanz beträgt im Test 220 g/km - dafür gibt es nur 10 von 60 Punkten in diesem Kapitel.

Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von stattlichen 8,0 Litern Super auf 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der Duster trotz Start&Stopp-System 7,8 l/100 km. Überland liegt der Verbrauch bei 7,3 l/100 km und auf der Autobahn sogar bei 9,4 l/100 km. Mit dem per Knopfdruck aktivierbaren Eco-Mode werden zugunsten des Kraftstoffverbrauchs Motorleistung bzw. Drehmoment sowie die Klimaanlageleistung reduziert.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,6 Schadstoffe

Trotz Verzichts auf eine Direkteinspritzung sind die Partikelemissionen leicht erhöht, insgesamt reicht es aber den-

noch für 44 von 50 Punkten in diesem Kapitel. Alles in allem erreicht der Duster mit insgesamt 54 Punkten drei von fünf Sternen im EcoTest.

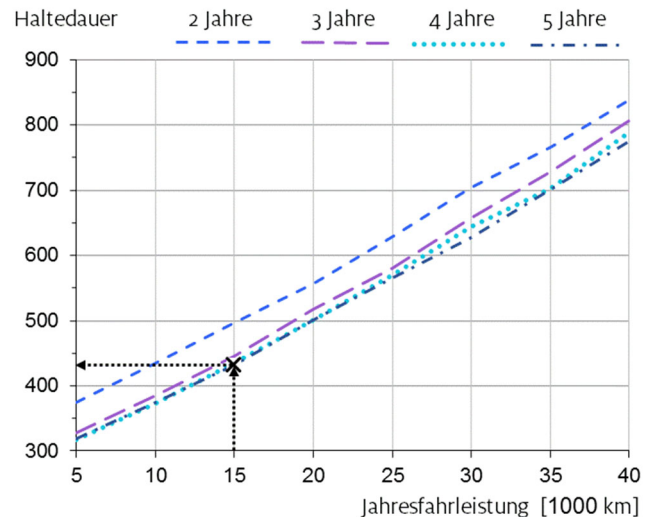
1,2 AUTOKOSTEN

1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen beim Duster niedrig aus. Daran haben vor allem der absolut gesehen günstige Kaufpreis von 12.500 Euro und der dadurch auch geringe absolute Wertverlust ihren Anteil. Die Ausstattung des Duster Essential ist aber auch sehr mager, es empfiehlt sich, die beiden höheren Ausstattungsvarianten Comfort und Prestige näher zu betrachten. Die jährliche Steuer beträgt 140 Euro, die Versicherungseinstufungen fallen günstig aus.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 432 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SCe 115 2WD	TCe 125 2WD	dCi 90 2WD	dCi 110 2WD
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 1/min	156/4000	205/2300	200/1750	260/1750
0-100 km/h [s]	11,9	10,4	13,8	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	177	158	171
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5 S	6,2 S	4,4 D	4,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	149	138	115	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/18/19	19/18/19	20/18/20	20/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	140	110	182	182
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	408	457	392	429
Preis [Euro]	11.490	14.950	13.500	15.700

Aufbau

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

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

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6c (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	84 kW/114 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	156 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Verbrauch pro 100 km	6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	149 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.341/1.804/1.626 mm
Leergewicht/Zuladung	1.254/458 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1.478 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	625/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Rumänien, Pitesti

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	15,7/23,6/- s
Drehzahl bei 130 km/h	3.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	215/65 R16 98H
Reifenmarke Testwagen	Dunlop SP Sport Fastresponse
Wendekreis links/rechts	11,0/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	8,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/7,3/9,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	186 g/km (WTW* 220 g/km)
Reichweite	625 km
Innengeräusch 130 km/h	70,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.260/452 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/775/1.475 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	143 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	103 Euro	Wertverlust	129 Euro
Monatliche Gesamtkosten	432 Euro		
Steuer pro Jahr	140 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/18/19		
Basispreis Duster SCe 115 Essential 2WD	12.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.01.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	13.720 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.397 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	600 Euro°/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	350 Euro°/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	399 Euro
Metalllackierung	470 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,4

AUTOKOSTEN

1,2

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

Stand: Juni 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.