



Dacia Dokker Blue dCi 95 Start&Stop Comfort

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (70 kW / 95 PS)

Den Dacia Dokker gibt es hierzulande bereits für weniger als 9.000 Euro. Allerdings geht er in der Ausstattung Access eher als Lockangebot durch, denn es sind weder ein Radio, noch Zentralverriegelung oder gar eine Klimaanlage zu haben. Mit dem 95 PS starken Diesel unter der Haube und als Comfort durchaus anständig ausgestattet kommt er auf einen Grundpreis von 13.700 Euro und ist damit immer noch konkurrenzlos günstig. Dafür bekommt der Kunde einen Hochdach-Kombi, der neben seinem niedrigen Preis vor allem mit einem großen Gepäckabteil punktet. Ein weiterer Vorteil des Rumänen: Auf der Rücksitzbank lassen sich gleichzeitig drei Kindersitze unterbringen. Für größere Personen wird es auf der Rückbank hingegen schnell eng, da die Beinfreiheit nicht sonderlich großzügig ausfällt. Dort und im Kofferraum wird besonders gut sichtbar, wie der günstige Fahrzeugpreis zustande kommt. Man lässt weg, was man nicht zum Fahren braucht. Etwa Verkleidungen an den Türen, sodass einem dort lackiertes Blech begegnet. Da passt es ins Gesamtbild, dass die Verarbeitungs- und Materialqualität teils zu wünschen übriglässt. Gleiches gilt für die Sicherheitsausstattung. Dacia belässt es bei Kopf- und Seitenairbags vorn, in puncto Fahrerassistenzsystemen weist der Dokker ebenfalls große Lücken auf. Bei den Fahreigenschaften und dem Antrieb macht der Rumäne eine erstaunlich gute Figur. Das Fahrwerk ist sicher und recht kommod abgestimmt, der Dieselmotor ist ausreichend kräftig und dabei recht sparsam, läuft angenehm kultiviert und verfügt dank SCR-System über eine wirksame Abgasreinigung. Für das Geld bekommt der Kunde ein Auto mit viel Platz und sauberem Motor, muss aber vor allem bei der Komfort- und Sicherheitsausstattung große Abstriche machen. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Doblò Kombi, Ford Tourneo Connect, Peugeot Rifter, VW Caddy.

- ⊕ **sehr großer Kofferraum, laufruhiger und sauberer Dieselmotor, Rückbank mit Platz für drei Kindersitze, sehr günstiger Preis**
- ⊖ **mäßiger Qualitätseindruck, schwaches Licht, wenig Beinfreiheit im Fond, große Lücken bei der Sicherheitsausstattung**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,3**

Zielgruppencheck

	Familie	2,0
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,3
	Langstrecke	3,8
	Transport	1,1
	Fahrspaß	3,8
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,7 Verarbeitung

⊕ Beim Öffnen der Motorhaube staunt man nicht schlecht: Die Haube wird nicht von einem Haltestab, sondern von einer Gasdruckfeder offengehalten.

⊖ Der Dokker rühmt sich damit, der günstigste Hochdach-Kombi seiner Fahrzeugklasse zu sein. Das merkt man dem Rumäner bei der Verarbeitungs- und noch augenfälliger bei der Materialqualität an. Die Karosserie ist bis auf die teils sehr groben Spaltmaße und die nicht sauber umgelegten Blechfalze ordentlich gefertigt, blankes Blech an den hinteren Seiten- sowie Hecktüren machen aber deutlich, dass beim Dokker jeder Cent zweimal umgedreht wurde. Die kratzempfindlichen

Kunststoffverkleidungen sowie die billige Kofferraummatte passen da ins Gesamtbild. Die Leitungen und Kabel liegen offen im Motorraum und bilden damit einen idealen Angriffspunkt für Marderbisse.

Das Armaturenbrett soll mittels zahlreicher silberner Zierringe etwa an Lüftungsdüsen, Klimaregler und den Rundinstrumenten aufgewertet werden, am spröden Hartplastikcharme kann dies allerdings wenig ändern. Das Lenkrad mit Kunststoffkranz trägt dazu ebenfalls bei. Der Unterboden ist nur im vorderen Bereich verkleidet und nicht vollständig mit Unterbodenwachs gegen Korrosion geschützt.

2,9 Alltagstauglichkeit

Der Dacia Dokker bietet eine recht gute Alltagstauglichkeit. Die zulässige Zuladung des Testwagens reicht mit 514 kg locker für vier Insassen samt Gepäck, auf der Reling dürfen bis zu 80 kg befördert werden. Mit einer Tankfüllung (50 l) kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,9 l/100 km rund 845 km weit. Die aufpreispflichtige Anhängerkupplung wartet mit einer Stützlast von 75 kg auf - zwei schwere E-Bikes können also problemlos huckepack mitfahren. Gebremste Anhänger dürfen maximal 1.200 kg, ungebremste 680 kg wiegen. Der AdBlue-Tank fasst 17 Liter, wodurch er bei hoher Kilometerfahrleistung recht häufig nachgefüllt werden muss. Serienmäßig ist der Dokker mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Optional ist ein vollwertiges Ersatzrad zu haben, das

sich allerdings unter dem Fahrzeugboden befindet. Dort ist es nicht nur Schmutz ausgesetzt, es ist dort auch schlecht zu erreichen.

⊕ Praktisch sind die zwei Schiebetüren im Fond (zweite ab Ausstattung Essential), die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben.

⊖ Gefährlich bei einem Dieselmotorenmodell: es fehlt ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen, dadurch lässt sich der Dokker aus Versehen problemlos mit Benzin betanken - mit entsprechend teuren Folgen. Zudem ist die Tankklappe umständlich über einen Hebel im Innenraum zu entriegeln.

3,7 Licht und Sicht

Der Dokker schneidet zufriedenstellend im Sichtkapitel ab. Das vordere Ende lässt sich nur erahnen, da sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht - immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen ist durch die steile Heckklappe gut abzuschätzen. Noch besser geht dies mit der Parksensoren hinten sowie der Rückfahrkamera - beides ist zumindest gegen Aufpreis zu haben.

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Resultat zufriedenstellend aus. Störend wirken sich die insgesamt breiten Dachsäulen aus, die vor allem aber den Blick nach schräg hinten stark einschränken. Hinzu kommt, dass die Rahmen der zwei Hecktüren die Sicht nach hinten schmälern.

⊕ Dank der leicht höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken.



Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und die geteilte Hecktür eingeschränkt.

⊖ Bei der Lichttechnik wird deutlich, dass der Dokker zu den sogenannten Billig-Autos zählt. Dacia setzt für die Frontscheinwerfer ausschließlich H4-Glühbirnen ein, die sowohl Abblend- als auch das Fernlicht realisieren. Die Fahrbahnausleuchtung nachts lässt vor allem im Vergleich zu modernen LED-Lichtsystemen zu wünschen übrig. Lichtfunktionen wie eine Fahrlichtautomatik oder ein Fernlichtassistent sind ebenfalls nicht erhältlich.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Als sogenannter Hochdachkombi bietet der Dokker einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen weit, die Sitze befinden sich in praktischer Höhe (56 cm über Fahrbahn). Die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite. Auch hinten steigt man dank der weit öffnenden Schiebetüren bequem ein- und aus, lediglich die Füße muss man in den engen Fußraum einfädeln. Angenehm fällt auf, dass es im

0,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Zu den größten Vorzügen des Dokker zählt zweifellos das sehr große Gepäckabteil. Im Normalfall fasst das Gepäckabteil 675 Liter, dachhoch beladen sind es schon 1.215 Liter. Dann können bis zu 23 Getränkeboxen im Kofferraum gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei umgeklappten Rücksitzlehnen bis zur Fensterlinie 1.135 Liter hinein (aus Sicherheitsgründen empfohlen), bis zum Dach lassen sich 2.230 Liter verstauen.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 56 cm über dem Boden, dadurch muss das Gepäck beim Beladen nicht weit angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt.

⊖ Um die ganze Kofferraumöffnung freizugeben, muss man beide Hecktüren öffnen. Der Hebel zum Entriegeln der zweiten

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des Dokker ist asymmetrisch geteilt klappbar. Damit man die breitere der beiden Lehnen aber umklappen kann, muss man den Mittelgurt zuvor aushängen. Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat leider keinerlei Ablagen für

Unverständlich: Obwohl der Dokker serienmäßig mit Nebelscheinwerfern ausgestattet ist, nutzt Dacia diese nicht für das Abbiegelicht.

Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen - da ist die optionale Rückfahrkamera eine sinnvolle Hilfe.

Fond keinen Mitteltunnel gibt.

Ent- und Verriegelt wird der Dokker per Funkfernbedienung, ein schlüsselloses Zugangssystem ist nicht zu haben.

⊖ Praktische Haltegriffe am Dachhimmel hat sich Dacia im wahrsten Sinne des Wortes gespart. Die geöffneten Vordertüren werden an Steigungen nicht zuverlässig offen gehalten und haben nur je zwei Rastungen.



Eine der großen Stärken des Dokker ist sein riesiger Laderaum. Enorme 675 l stehen hier für das Gepäck zur Verfügung.

Türe befindet sich auf der Innenseite und damit schlecht zu erreichen.

Baut man die Gepäckraumabdeckung aus, gibt es dafür leider keine Verstaumöglichkeit wie etwa unter dem Ladeboden.

Kleingut, der Ladeboden lässt sich nicht hochklappen. Zur Trennung des Innenraums vom Kofferraum ist ein Trennnetz optional erhältlich.

3,1 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Der günstige Preis macht sich teilweise auch in der Bedienbarkeit bemerkbar, hier und da fehlt es an Optimierung oder wird auf alte Standards gesetzt. Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe justieren (ab Ausstattung Comfort). Den Schlüssel ins Zündschloss einzufädeln, erfordert etwas Übung. Schalthebel und Pedale passen für die meisten Staturen. Für die Scheibenwischer vorne fehlt eine Antippfunktion, das Intervall lässt sich nicht einstellen, ein Regensensor ist nicht lieferbar - ebenso wenig ein Lichtsensor für das Abblendlicht, das unpraktisch über den unbeleuchteten Lenkstockhebel aktiviert wird. Die Bedieneinheit für die Klimaanlage liegt etwas tief, die Funktionen können aber gut eingestellt werden, da ihr Umfang sich in Grenzen hält. Es gibt vier elektrische Fensterheber (hinten optional), nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf- und Ab-Automatik mit Einklemmschutz. Die vorderen Schalter für die hinteren Fenster sind ungewöhnlich in der Mittelkonsole platziert - das hat jedoch den Vorteil, dass auch der Beifahrer sie gut erreichen kann. Das Infotainment-System wird über einen großen Touch-Monitor gesteuert, die Lautstärke über eine mechanische Wippe. Die Instrumente sind schlicht gehalten und

beschränken sich auf das Nötigste; so fehlen Anzeigen für Kühlmittel- oder Öltemperatur, auf offene Türen oder die Heckklappe weist ein Symbol hin (offene Motorhaube wird nicht angezeigt). Der serienmäßige Bordcomputer informiert über Verbrauchs- und Streckenparameter.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum genügen nur niedrigen Anforderungen. Auch die Bedienung bietet Raum für Verbesserungen.

3,1 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig ist der Dokker Comfort mit einem CD-Radio, USB- und AUX-Anschluss sowie einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung ausgestattet. Das Navigationssystem Media-Nav Evolution kostet moderate 350 Euro Aufpreis. Es verfügt zusätzlich über einen 7-Zoll-Touchscreen, digitalen Radioempfang sowie Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto. Ein CD-Laufwerk entfällt mit dem Navisystem.

Verkehrsbehinderungen werden über TMC empfangen, ein inzwischen in die Jahre gekommener Dienst, der Verkehrsstörungen nur recht grob verorten kann. Mit der Sprachsteuerung können Funktionen im gekoppelten Handy gesteuert werden, wenn es dies unterstützt - das Mediasystem selbst lässt sich mit Sprachbefehlen nicht bedienen.

2,6 Raumangebot vorn

Die Vordersitze lassen sich nicht sonderlich weit zurückschieben. Die Folge: Die Beinfreiheit reicht nur für 1,85 m große Personen, überm Kopf ist dabei noch viel Luft. Die Innenbreite ist mit 1,42 m durchschnittlich groß. Das gute Raumgefühl wird nur durch die erhöhte Fensterlinie sowie das hoch aufbauende Armaturenbrett geschmälert.

3,3 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht das Raumangebot hinten noch für gut 1,70 m große Menschen. Einschränkend wirkt hier nur die Beinfreiheit, Kopffreiheit dagegen ist üppig vorhanden. In Kombination mit der ordentlichen Innenbreite ergibt sich ein gutes Raumgefühl; mehr als zwei Erwachsene sollten hinten aber nicht sitzen, sonst wird es arg eng.



Im Fond finden aufgrund der eingeschränkten Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz.

3,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Vorn findet man viele und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten. Sowohl auf dem Armaturenbrett als auch über den Köpfen der vorderen Insassen gibt es viel Platz zum Verstauen.

⊖ Der Variabilität im Innenraum fällt für einen Hochdach-Kombi unterdurchschnittlich aus; lediglich die Rückbank lässt

sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Die beiden Becherhalter vorne sind nicht variabel und flach, damit fallen Becher leicht um. Die Türfächer vorn und hinten sind recht schmal, sodass nicht einmal Einliter-Flaschen hineinpassen.

Das Handschuhfach ist sehr klein geraten. Zudem ist es nicht beleuchtet, weder abschließbar noch lässt es sich kühlen.

3,5 KOMFORT

3,1 Federung

Das Fahrwerk des Dacia Dokker ist insgesamt für das gemütliche Fahren abgestimmt. Die Federung spricht innerorts ordentlich an, wobei auch die Reifen mit vergleichsweise hoher Gummiflanke hilfreich sind, um Kanten und Querfugen nicht zu hart zu den Insassen durchdringen zu lassen. Einzelhindernisse werden zufriedenstellend abgefedert, auf Kopfsteinpflaster braucht man allerdings Nehmerqualitäten; einerseits führt

dieser fiese Straßenbelag zu erheblichen Vibrationen im Lenkrad und in der Karosserie, andererseits wirkt das Dröhnen im Innenraum infernal. Die tendenziell weiche Auslegung verhilft auf der Landstraße zu mehr Komfort, aber auch zu recht viel Karosseriebewegung, wenn die Fahrbahn einen schlechteren Zustand hat. Auf der Autobahn ist man ebenso kommod unterwegs, Stuckern tritt nur wenig auf.

3,5 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Querbeschleunigung wenig Seitenhalt, weil die Konturen aufgrund der weichen Unterpolsterung eher optischer Natur sind. Für den Fahrer gibt es eine herunterklappbare Mittelarmlehne, deren Höhe nicht justierbar und durch die Sitzlehnenneigung vorgegeben ist. Die Kopfstützen sind in der Höhe einstellbar, ihr Abstand zum Kopf jedoch nicht.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart, stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflege.

3,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist recht hoch - er beträgt bei 130 km/h 70,4 dB(A). Hauptverantwortlich dafür sind die bei höheren Geschwindigkeiten sehr dominanten

Windgeräusche. Der Diesel hält sich bei normaler Fahrweise angenehm im Hintergrund.

4,1 Klimatisierung

⊖ Der Dokker ist ab dem Ausstattungslevel Comfort mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, eine Klimaautomatik ist für den Rumänen nicht zu haben. Die Temperatur kann man nur grob vorwählen, den Luftaustrittsbereich (Scheibe, Mitte, Fußraum) nur in bestimmten Kombinationen über einen Drehregler definieren. Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität

eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung). Die Klimatisierung im Fahrzeugfond lässt etwas zu wünschen übrig. Es fehlt nicht nur an Luftdüsen hinten, auch die Seitenscheiben lassen sich lediglich ausklappen. Gegen Aufpreis lassen sich immerhin die vorderen Sitze beheizen.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen

Der Dacia Dokker ist mit dem 95 PS starken Dieselmotor für einen Familien-Kombi der unteren Mittelklasse ausreichend motorisiert. Zwar reißt der Hochdach-Kombi keine Bäume aus, zum Mitschwimmen im Verkehr reicht der Motor jedoch vollkommen aus. Dank 220 Nm wirkt der Rumäne subjektiv nicht schwächlich. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h

benötigt der Dokker 8,1 s - ein durchschnittlicher Wert. Bei den Elastizitätsmessungen schlägt er sich in den Gängen vier und fünf recht ordentlich, im sechsten Gang benötigt er jedoch schier endlose 23 s.

Dacia gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 12,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 168 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der von Renault stammende Vierzylinder läuft für einen Dieselmotor angenehm kultiviert. Er gibt wenig Vibrationen bis in den Innenraum ab. Auch akustisch hält er sich zurück und wird erst beim Ausdrehen laut, wenn deutlich über 3.500 1/min anliegen; selbst unter Last bei niedrigen Drehzahlen

verkneift sich der Selbstzünder störendes Brummen. Ab rund 2.000 Touren geht der 1,5-Liter-Diesel ordentlich zu Werke, auch das Ansprechverhalten gibt keinen Grund zur Klage.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsgang-Getriebe lässt sich einwandfrei schalten und hakt auch bei schnellen Gangwechseln nicht. Die Schaltwege sind nicht zu lang, der Rückwärtsgang liegt vorn links und ist über einen Ring am Knauf gesichert. Der erste Gang ist kurz, aber nicht zu kurz übersetzt; das Anfahren ist damit sehr einfach, man muss den Motor schon mit Absicht abwürgen. Leichte Schaltschläge bleiben leider nicht aus - um sie zu vermeiden, muss man etwas konzentrierter schalten.

Unterm Strich ergibt sich aber ein deutlicher Fortschritt zu früheren Getrieben in Dacias. Die Ganganschlüsse passen gut, der sechste Gang ist angemessen lang übersetzt; bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.350 1/min. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch, das Abschalten und Starten des Motors erfolgt erfreulich ruckarm. Eine Berganfahrhilfe ist vorhanden.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Die indirekte Lenkübersetzung führt zu einer gewissen Behäbigkeit und eher trägen Reaktion auf plötzliche Lenkbefehle, der Rumäne bleibt aber insgesamt gut beherrschbar. Die Gefühllosigkeit um die Mittellage ist ausgeprägt und damit wenig hilfreich bei kleineren Kurskorrekturen auf Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen, die den Hochdach-Kombi aber kaum aus der Fassung bringen. Provoziert man einen Lastwechsel in der Kurve, beispielsweise durch Gaswegnehmen oder ausgeprägter noch durch eine Bremsung, bleibt der Dacia auch dann noch gut beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs - von den laut kratzenden ESP-Regelungen darf man

sich aber nicht verunsichern lassen, die Elektronik verrichtet ihren Dienst wie benötigt, aber eben uncharmant laut. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert bei zu viel Leistungseinsatz wahllos durchdrehende vordere Antriebsräder. Beim Ausweichtest wird schon das erste Lenkmanöver mit rigoros regelndem ESP quittiert, was ausgeprägtes Untersteuern mit sich bringt. Die Lenkbarkeit bleibt dabei allerdings erhalten. Insgesamt zeigt sich der Dacia wenig präzise beim Durchfahren des Parcours - fahrdynamische Ambitionen kommen so nicht auf.

3,5 Lenkung

Der Dacia Dokker ist mit einer hydraulischen Servolenkung ausgestattet. Auch hier hat Dacia in letzter Zeit Fortschritte gemacht, sodass man mit der Lenkung inzwischen durchaus leben kann. Zwar mangelt es ihr aufgrund der indirekten

Übersetzung (3,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) und des verzögerten Seitenkraftaufbaus der Reifen an Präzision, das Lenkgefühl geht trotz der recht hohen Lenkkräfte aber in Ordnung. Während Lenkung auch bei mittleren

Geschwindigkeiten nicht vollständig in die Nulllage zurückkehrt, zentriert sie ab Landstraßentempo ordentlich.

3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Dacia Dokker 36,3 m. Absolut gesehen ein nur durchschnittlicher Wert, in Anbetracht der technischen Voraussetzungen des Dokker mit Trommelbremsen hinten und der nicht allzu breiten Reifen ist die Bremsleistung aber recht gut. Auch bei zehn Vollbremsungen in rascher Abfolge bleibt die Bremsanlage thermisch stabil.

4,0 SICHERHEIT

4,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Aktive Sicherheitssysteme sind beim Dokker nur rudimentär vorhanden. Der Dokker ist lediglich mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm, einem Reifendruckkontrollsystem (beides gesetzlich vorgeschrieben) und einem Tempomaten samt Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert. Obwohl Spurassistenten und Notbremssysteme inzwischen selbst bei modernen Kleinwagen serienmäßig sind, zeigt der Dokker hier große Lücken und ist bei der Sicherheitsausstattung nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik.

3,7 Passive Sicherheit - Insassen

Der Dokker basiert technisch auf dem Dacia Lodgy, weshalb sich dessen Crashtest-Ergebnis auf den Dokker übertragen lässt. Im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP kommt der Dacia auf 72 Prozent der erreichbaren Punkte - ein durchschnittliches Ergebnis.


















⊕ Die vorderen Kopfstützen lassen sich sehr weit herausziehen und bieten selbst für mehr als zwei Meter große Personen Schutz.

⊖ Nicht nur die aktive, auch die passive Sicherheitsausstattung fällt dürftig aus. Dacia stattet den Dokker lediglich mit Front- und Seitenairbags für die vorderen Insassen aus. Die obligatorischen durchgehenden Kopfairbags fehlen.

Die Fondkopfstützen lassen sich nicht weit genug herausziehen und bieten lediglich für 1,65 m große Mitfahrer eine Schutzfunktion.

Für Verbandkasten und Warndreieck gibt es keine definierten Plätze im Kofferraum.

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	Serie
	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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,1 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kommt der auf dem Dokker basierende Dacia Lodgy auf 77 Prozent der erreichbaren Punkte. Kindersitze lassen sich im Dokker auch dank der guten Zugänglichkeiten (Schiebetüren im Fond) einfach und sicher befestigen. Auf allen drei Rücksitzen gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken, eine iSize-Kennzeichnung fehlt allerdings. Weniger gut gelingt die Montage, wenn die Kindersitze mit dem Gurt fixiert werden. Die ungünstigen Anlenkpunkte haben zur Folge, dass die Kindersitze sich nicht lagestabil befestigt werden können. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos montieren. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter deaktivieren.

5,5 Fußgängerschutz

⊖ Beim Fußgängerschutz kommt der auf dem Dokker basierende Dacia Lodgy im ADAC Crashtest lediglich auf 44 Prozent der erreichbaren Punkte - ein sehr schlechtes Resultat. Die Motorhaube ist vorn und an den Seiten recht unnachgiebig gestaltet, gleiches gilt für den unteren Bereich der

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Absolut betrachtet schneidet der Dacia Dokker Blue dCi 95 im Verbrauchskapitel nicht sonderlich gut ab. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch beträgt im Ecotest 5,9 Liter pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 186 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das für 21 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich.

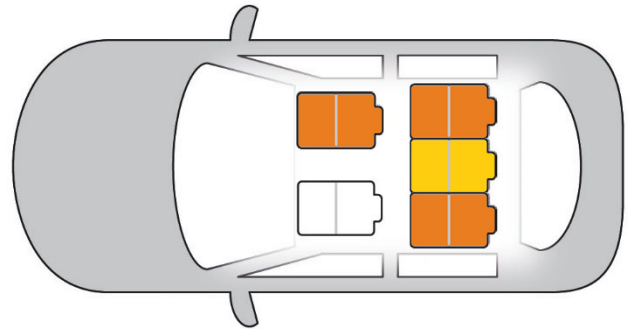
Innerorts verbraucht der Diesel, auch dank des wirkungsvoll arbeitenden Start-Stop-Systems 5,1 l/100 km. Außerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,4 l, auf der Autobahn genehmigt sich der Hochdachkombi aber recht hohe 7,2 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Punkten kann der Dokker Blue dCi 95 im Schadstoffkapitel. Der Antrieb erfüllt die Euro 6d-TEMP-Abgasnorm und setzt auf eine Stickoxid-Reinigung mit SCR-Katalysator. Die NO_x-Reduktion gelingt damit sehr gut, insgesamt zeigt er sich aber sowohl auf dem Prüfstand wie auch auf der Straße sauber und kommt damit auf die Maximalpunktzahl von 50 Punkten. Zusammen mit Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 71 Zähler und damit vier von fünf Sternen.

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)

Frontscheibe.

Ein Notbremssystem mit Fußgängererkennung ist für den Dokker nicht verfügbar.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,3 AUTOKOSTEN

1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Dacia verlangt für den Dokker mit dem stärkeren der beiden Dieselmotoren in der gehobenen Comfort-Ausstattung 13.700 Euro. Das ist für einen geräumigen Hochdach-Kombi ein konkurrenzlos günstiger Preis, die meisten Konkurrenten kosten rund 10.000 Euro mehr. Allerdings fällt sowohl die Sicherheits- als auch die Komfortausstattung sehr dürftig aus. Von Annehmlichkeiten wie einer Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Automatikgetriebe oder selbst Regen-

/Lichtsensoren dürfen Dokker-Fahrer nur träumen. Die Unterhaltskosten schlagen ebenfalls kein allzu großes Loch in die Familienkasse. Die Aufwendungen für die Versicherung bleiben noch im Rahmen (VK 17; TK 20), die Kfz-Steuer fällt Diesel-typisch etwas höher aus (178 Euro).

Dacia gibt für den Dokker eine dreijährige Fahrzeuggarantie (bis 100.000 km), zwei Jahre auf den Lack und sechs Jahre gegen Durchrostung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Dokker TCe 100 GPF Start	Dokker TCe 130 GPF Comfort	Dokker Blue dCi 95 Comfort
Aufbau/Türen	HKB/4	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1461
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	96 (131)	70 (95)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1500	220/1750	220/1750
0-100 km/h [s]	11,4	9,2	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	189	168
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/20	17/19/20	20/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	106	114	178
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	11.390	13.700	13.700

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Diesel (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.461 ccm
Leistung	70 kW/95 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,4/4,3 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	143/113 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.363/1.751/1.814 mm
Leergewicht/Zuladung	1.368/531 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	800/3.000 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Marokko, Tanger

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,5/16,0/23,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.350 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 91V
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,8 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/5,4/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	155 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.385/514 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	675/1.135/2.230 l

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

Betriebskosten	116 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	112 Euro	Wertverlust	154 Euro
Monatliche Gesamtkosten	437 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	178 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/17/20		
Basispreis Dokker Blue dCi 95 Start&Stop Comfort	13.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	15.420 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.404 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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-/Lichtsensoren	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	199 Euro/119 Euro° (Zubehör)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	350 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/350 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	350 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	150 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	349 Euro (Zubehör)
Metalllackierung	470 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

1,3

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

Stand: August 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner