



Dacia Duster TCe 100 ECO-G Extreme

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (74 kW / 101 PS)

Der Dacia Duster ist eines der beliebtesten Modelle der unteren Mittelklasse, verspricht er mit seinem stämmigen Auftreten doch mehr Auto zu sein, als sein günstiger Einstiegspreis zunächst vermuten lässt. Im Test findet sich das 101 PS starke Einstiegsmodell Duster TCe 100 ECO-G ein. Er lässt sich sowohl mit Benzin als auch mit Autogas betanken. Sind beide Tanks (50 l Benzin, 49 l Flüssiggas) gefüllt, bringt es der Rumäne im Geländewagen-Look auf eine beeindruckende Gesamtreichweite von mehr als 1300 km. Darüber hinaus bietet der Dacia für die Insassen ein gutes Platzangebot, zudem ist der Kofferraum angemessen dimensioniert. Weiter fährt sich der Rumäne sicher, wozu auch die kräftig zupackende Bremse beiträgt. Auf der Malus-Seite stehen die billige Materialanmutung sowie die in Teilen dürftige Komfortausstattung. Bei der Fahrzeugsicherheit schneidet der Duster ebenfalls schlecht ab: Im Euro NCAP-Crashtest bekommt er lediglich zwei von fünf Sternen und bei den Assistenzsystemen ist der Duster - kurz vor seiner Ablösung - nicht mehr auf dem Stand der Technik.

Konkurrenten: u.a. Seat Ateca, Subrau XV, VW T-Roc.

- ⊕ vorn und im Kofferraum angemessen Platz, LED-Scheinwerfer (Abblendlicht) Serie, sichere Fahreigenschaften, geringe Schadstoffemissionen, günstig in Anschaffung und Unterhalt
- ⊖ dürftige Komfort- und Sicherheitsausstattung, sehr einfache Materialqualität, mäßiges Komfortniveau, träge Fahrleistungen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 4,1

AUTOKOSTEN 1,7

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	4,2
	Langstrecke	4,0
	Transport	2,5
	Fahrspaß	3,7
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest ★★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 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 den ernsthaften Sparwillen der Renault-Tochter. So sind die Türrahmen nicht verkleidet und die Stoffbezüge (Boden im Fahrgastraum, Kofferraum, Himmel) wirken billig. Im Innenraum ertasten die Fingerspitzen teils unsauber entgratete Kunststoffteile, manche knarzen auch ein wenig oder sind wie die Verkleidung des Mitteltunnels etwas wackelig. Dennoch wirkt der Dacia vor allem von außen nicht wie ein Billigauto, er ist gefällig designt und erweckt damit nicht den Eindruck einer automobilen Verzichtserklärung. Der Unter-

3,1 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 9,1 l LPG pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 49-l-Tank eine Reichweite von etwa 535 km - ein ordentlicher Wert. Der bivalent ausgelegte Antrieb kann auch mit Superbenzin betrieben werden - mit dem zusätzlichen 50-l-Benzintank sind weitere rund 800 km möglich. Die Angst liegenezubleiben muss man mit dem Duster ECO-G trotz des vergleichsweise dünnen LPG-Tankstellennetzes daher nicht haben. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 459 kg - das reicht meist für vier Erwachsene (vier vollwertige Sitze, ein Notsitz) samt Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine praktische Relling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind

3,8 Licht und Sicht

Die Ausmaße der Karosserie lassen sich gut überblicken, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umliegenden Verkehr gut im Blick. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Duster nur ausreichend ab, die hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn noch zufriedenstellend, hinten sieht es deutlich schlechter aus; daher ist die serienmäßige Rückfahrkamera sehr praktisch, um nichts und niemanden zu übersehen. Parksensoren hinten sind ebenfalls Serie, vordere gibt es keine, ebenso wenig einen Parkassistenten. Dafür gibt es serienmäßig drei weitere Kameras vorn und in den Außenspiegeln, um die gesamte Fahrzeugumgebung im Auge behalten zu können. Eine aus den Kameradaten errechnete 360-Grad-Ansicht gibt es aber nicht. Heck- und Frontkamera schalten sich beim Rangieren je nach Fahrtrichtung automatisch ein, die seitlichen Kamerabilder muss man manuell auswählen. Das Ganze funktioniert im Alltag aber ordentlich.

boden ist wenig sorgfältig gestaltet, so fehlt in weiten Teilen eine schützende und aerodynamisch optimierende Verkleidung und an einigen Stellen Unterbodenschutz - der Motor ist von unten immerhin teilweise verkleidet.

⊕ Dacia spendiert dem Duster statt eines einfachen Haltestabs sogar zwei praktische Gasdruckfedern, um die Motorhaube bei Bedarf zu heben und offen zu halten - das ist vorbildlich und würde man hier nicht erwarten.

⊖ Einzelne Buchstaben des Duster-Schriftzuges am Heck lösen sich bereits beim neuwertigen Testwagen teilweise ab.

Lasten bis 80 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und falls es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,2 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur 685 kg). Die Abmessungen (4,34 m Länge und 2,05 m Breite mit Außenspiegel) und der Wendekreis von 11 m machen den Duster durchaus innerstadttauglich. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Reserverad gibt es nicht, weil der zusätzliche LPG-Tank in dessen Mulde unter dem Kofferraumboden installiert ist.

Verbesserungswürdig ist der Wischbereich der vorderen Scheibenwischer, da neben der linken A-Säule ein recht breiter Bereich ungewischt bleibt und die Wischer auch rechts auf der Scheibe nicht besonders hoch reichen. Die Scheinwerfer sind



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

technische Mischlinge: Das Abblendlicht setzt auf LED-Leuchtmittel, beim Fernlicht muss man mit Halogen vorliebnehmen. Sie leuchten nicht besonders hell, in Verbindung mit dem weißlichen Abblendlicht ergibt sich eine unharmonische Ausleuchtung und allgemein haben sie eine überschaubare Reichweite. Das Tagfahrlicht ist in LED-Form ausgeführt und bindet die Rücklichter mit ein. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich, die Leuchtweitenregulierung wird noch manuell bedient. Kurvenlicht, Abbiegelicht oder Fernlichtautomatik gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Keiner der Rückspiegel kann automatisch abblenden, den Außenspiegeln fehlt ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde.

3,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den Duster gelingt recht leicht. Dank der SUV-typisch erhöhten Karosserie befindet sich die Sitzfläche mit etwa 58 cm annähernd in idealer Höhe über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch. Die angemessen großen Türausschnitte sind vorn wie hinten im Alltag praktisch. Vorn sollte man etwas auf seinen Kopf achten, um nicht die A-Säule zu touchieren. Steigt man hinten ein, wirkt der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Der Schlüssel kommt im handlichen Format einer etwa 1 cm dicken "Key-Card". Das Schließsystem lässt sich entweder über die Tasten der "Key-Card" oder automatisch bedienen: Entfernt man sich mit dem Schlüssel, verriegelt der Duster; nähert man sich wieder, entriegelt er selbsttätig. Die typischen Knöpfe oder Sensorbereiche am Türgriff gibt es jedoch nicht. Die Türrasten sind aus-

2,3 Kofferraum-Volumen

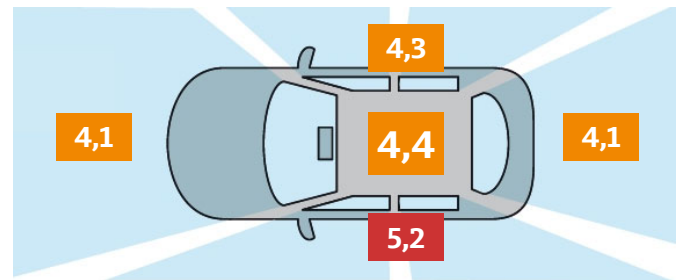
Im Normalfall fasst der Kofferraum 380 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis hoch zum Dach, stehen üppige 670 l zur Verfügung. Alternativ kann man auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 745 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind maximal 1.445 l Volumen verfügbar. Durch den LPG-Tank in der Reserveradmulde entfällt der zusätzliche Laderaum an dieser Stelle.

3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe kann einfach über einen Knopf an der Griffkante elektrisch entriegelt und angehoben werden. Sie schwingt weit auf, so dass erst große Personen ab etwa 1,90 m darauf achten sollten, sich den Kopf nicht anzustoßen, zumal das Heckklappenschloss etwas absteht. Zum Schließen der

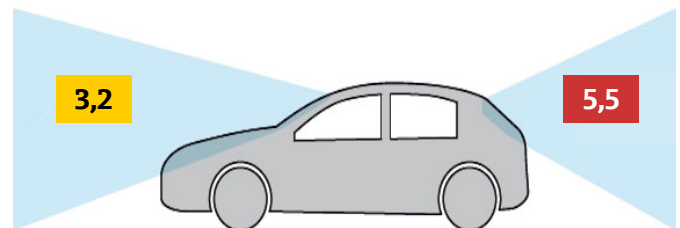
Rundumsicht

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.



reichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten vorn wie hinten - das ist arg wenig, weil zu grob im Alltag. Am Dachhimmel sind, außer für den Fahrer, über allen Außenplätzen nicht klappbare Haltegriffe verbaut.

⊖ Die Türgriffe klappen nach dem Öffnen laut in ihre Ausgangsposition zurück. Es entsteht ein blechernes Geräusch, das nicht wertig klingt.



Lediglich 310 l Gepäck passen in den Kofferraum des Duster.

Klappe gibt es zwei Griffmulden innen in der Verkleidung.

⊖ Die Ladekante befindet sich hohe 77 cm über der Straße, entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Die Bordwand steht zudem 8 cm über der Ladefläche,

was ein "Überwinden" der Hürde beim Einladen notwendig macht. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine unpraktische Stufe und im Bereich der Lehnen steigt der Ladeboden an. Es gibt nur eine schwache Lampe links im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Allerdings muss der Mittelgurt zunächst ausgehängt und die Gurtzunge im Dachhimmel befestigt werden. Es gibt nur zwei kleine Haken oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen sowie ebenfalls nur zwei bodennahe Verzurrösen im Bereich der Ladekante und der Rücksitzlehne. Praktisch: Damit die Gurte beim Umklappen nicht eingeklemmt werden, können die Gurtzungen in einen passenden Schlitz in der Seitenverkleidung gesteckt werden.

⊖ Ansonsten verzichtet der Hersteller auf Befestigungsmöglichkeiten und Fächer für kleines Gepäck.

2,9 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite justieren. Der Scheibenwischer verfügt über eine Tippfunktion, einstellbare Intervalle sowie über einen Regensensor. Zudem ist ein Sensor für die Abblendlichtsteuerung Serie. Einen Zündschlüssel muss man beim Duster in der Ausstattungsvariante Extreme nicht mehr ins Zündschloss einfädeln: mit der "Keycard Hand-free" startet man den Dacia via Startknopf. Schalthebel und Pedale passen für die meisten Staturen. Die Bedieneinheit für die Klimaautomatik liegt recht tief, die Funktionen sind aber gut verständlich und die Tasten und Drehregler übersichtlich angeordnet. Es gibt vorn und hinten elektrische Fensterheber. Das Infotainment-System wird über einen acht Zoll großen Touch-Monitor gesteuert, auch die Lautstärke muss über Touchflächen geändert werden. Die Anzeigequalität des Monitors ist dabei sehr einfach gehalten, zudem sind wider Erwarten keine Scroll-Bewegungen möglich, weshalb mittels Pfeiltasten durch Listen navigiert wird. Für komplexere Infotainmentsysteme wäre diese Lösung inakzeptabel; der geringe Funktionsumfang im Falle des Duster erlaubt die preiswerte Lösung allerdings. Die Instrumente sind schlicht gehalten und beschränken sich auf das Nötige, an der Ablesbarkeit gibt es jedoch nichts auszusetzen; eine Anzeige für die Öltemperatur gibt es nicht, über das BC-Menü kann man aber die Kühlmitteltemperatur als Balkenanzeige aufrufen. Ist der Motor noch kalt, weist zusätzlich eine blaue Kontrollleuchte extra darauf hin.



Mit fast 77 cm liegt die Ladekante des Kofferraums sehr hoch und macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

Auf offene Türen oder die Heckklappe wird im Display genau hingewiesen. Der serienmäßige Bordcomputer informiert über Verbrauchs- und Streckenparameter.

⊖ Viele Schalter sind zwar beleuchtet, die der Spiegeleinstellung, die Tasten am Dachhimmel und die Eco-Taste aber nicht. Die Leuchtweitenregulierung (ebenso unbeleuchtet) wird manuell über einen Drehregler unten am Armaturenbrett vorgenommen. Die Fenster lassen sich mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen.



Ordentlich verarbeitet präsentiert sich der Duster im Innenraum. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gibt wenig Anlass zur Kritik.

3,0 Multimedia/Konnektivität

Die Extreme-Ausstattung wartet serienmäßig mit dem Navigationssystem Media-Nav mit USB-Anschlüssen (je 2x USB-A vorn und hinten) sowie einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung auf. Das Navigationssystem wird über einen Acht-Zoll-Touchscreen und ausgegliederte Touch-Tasten gesteuert. Das integrierte Radio verfügt u.a. über digitalen Empfang. Ebenfalls dabei sind Apple CarPlay und Android Auto, die sogar kabellos nutzbar sind. Das Soundsystem besteht aus sechs Laut-

sprechern. Das Kartenmaterial für das Navigationssystem kann mittel USB-Anschluss (vom Smartphone oder USB-Stick) aktualisiert werden. Dacia stellt hierfür eine eigene App zum Download des aktuellen Kartenmaterials zur Verfügung. 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

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht noch für deutlich mehr (über 2,0 m Personengröße). Die Innenbreite ist allgemein betrachtet durchschnittlich, für den Duster als Vertreter der Kompakt-

klasse geht sie absolut in Ordnung. In der Summe ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das von der vergleichsweise üppigen Kopffreiheit herrührt.

3,2 Raumangebot hinten

Hinten gehts im Duster nicht ganz so großzügig zu. Ab 1,80 m Größe berühren die Knie die Lehnen der Vordersitze, wenn diese für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit würde auch für gut 1,95 m Größe reichen. In Kombination mit der ordentlichen Innenbreite ergibt sich ein gutes Raumgefühl; mehr als zwei Erwachsene sollten hinten aber nicht sitzen, sonst wird es eng.



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

3,4 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es nur wenige Ablagen, keine davon ist geschlossen. Die beiden Becherhalter vorn sind nicht variabel und eher flach. Immerhin passen in die vorderen Türfächer auch Einliter-Flaschen. Die Fächer in den hinteren Türen sind für Literflaschen zu schmal, sie fassen lediglich Kleinigkeiten - aber immerhin gibt es sie. Darüber hinaus bietet der Duster Lehnentaschen hinten

sowie zwei Becherhalter zwischen den Vordersitzen. Das Handschuhfach ist recht groß, aber nicht beleuchtet, nicht klimatisiert und nicht abschließbar.

3,3 KOMFORT

2,9 Federung

Das Fahrwerk des Duster besteht aus einer Vorderachse in McPherson-Bauweise und einer einfachen Verbundlenker-Hinterachse. Die Grundauslegung ist komfortorientiert. Damit ist das kompakte SUV im Alltag kommod unterwegs, die Karosserie schwingt zwar etwas nach, schlechte Straßen werden vom Fahrwerk in der Regel passabel verarbeitet. Innerorts ist man damit ordentlich bedient. Bei Einzelhindernissen neigt die

Hinterachse zu störenden Poltergeräuschen; Dennoch hilft der lange Federweg Geschwindigkeitsschwellen ordentlich abzufedern. Auf Landstraßen fallen nur kurze Wellen etwas störend auf, weil sie den Duster unruhig werden lassen. Bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn zeigt das SUV Nachschwingtendenzen, liegt aber insgesamt noch ruhig.

3,7 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; allerdings ist die Polsterung recht weich und bietet wenig Unterstützung worunter der Langstreckenkomfort leidet. Der Seitenhalt ist auf allen Sitzen nur geringfügig gewährleistet. Die Mittelarmlehne vorn lässt sich in Längsrichtung einstellen; hinten gibt es gar keine Mittelarmlehne. Die Kopfstützen sind in der Höhe einstellbar, ihr Abstand zum Kopf jedoch nicht. Der hintere Mittelsitz ist auf Grund der engen Sitzfläche nur für kürzere Strecken empfehlenswert.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten. Erwachsene ab etwa 1,80 m Größe sitzen schon recht hoch und nahe am Dachhimmel. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart, nur die vorderen Türen haben gepolsterte Armauflagen - stützt man sich hinten mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Ebenso wenig ist eine HöhenEinstellung für die Gurte vorhanden. Die schwach konturierte Rückbank bietet wenig Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen nicht viel Oberschenkelaufgabe.

3,4 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 69,3 dB(A) - ein recht hoher Wert. Bei dieser Geschwindigkeit hält sich der Motor noch im Hintergrund, beginnt darüber aber zu dröhnen. Die sonstigen Fahr- und

Windgeräusche sind auch recht ausgeprägt; hier zeigt sich die geringe Geräusch-Dämmung. Trotzdem kann man angesichts des günstigen Einstiegspreises einen noch angemessenen Geräuschkomfort attestieren.

3,2 Klimatisierung

In der Ausstattungsvariante Extreme verbaut Dacia serienmäßig eine Klimaautomatik. Sie ermöglicht das Vorwählen der Temperatur auf das Grad genau, die Luftaustrittsbereiche (Scheibe, Mitte, Fußraum) sind aber nicht einzeln anwähl- und frei konfigurierbar. Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität

eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es mittig oder außen keine eigenen Luftdüsen, im Fußbereich jedoch schon. Eine Sitzheizung für die Vordersitze ist serienmäßig an Bord. Zudem sind die Scheiben ab der B-Säule verdunkelt, um die Sonneneinstrahlung und damit den Wärmeeintrag in den Fond zu reduzieren.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen

Auch wenn der Dreizylinder mit knapp einem Liter nur wenig Hubraum hat: Bei Bedarf kann man dank Turboaufladung dennoch angemessen flott unterwegs sein. Im Autogas-Betrieb erreicht das Drehmoment bis zu 170 Nm. Die maximale Leistung beträgt 101 PS, sie liegt im Bereich von 4.600-5.000 1/min an. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang ist in 10,1 s erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang in 13,8 s. Der Dacia hat zusätzlich einen recht lang übersetzten sechsten Gang, in dem der Rumäne allerdings recht gemächlich an Geschwindigkeit zulegt, wie anhand der Elastizitätsmessung (60

bis 100 km/h in 21,2 s) zu sehen ist. Muss es schnell gehen, z. B. beim Überholen, beschleunigt der Dacia von 60 auf 100 km/h in 7,7 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 11,2 s. Das bei niedrigen Drehzahlen träge Ansprechen spiegelt sich zwischen 15 und 30 km/h wider, hierfür sind 2,4 s nötig. Dacia gibt den Sprint von 0 auf 100 km/h in 13,8 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 168 km/h an. Im Benzinmodus entwickelt der Dacia mit 91 PS und 160 Nm weniger Leistung und Drehmoment. Er erledigt den Spurt von 0 auf 100 km/h dann in 15,1 s.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 11-Dreizylinder erzeugt im Innenraum klar wahrnehmbare Vibrationen. Auch akustisch könnte der Dreizylinder noch etwas Optimierung vertragen. Im untertourigen Bereich ist der Motor brummig; beim Ausdrehen laut und vibrationsintensiv. Das Ansprechen des Dacia ist ausreichend gut, aber alles

andere als unmittelbar. Die volle Leistung entfaltet sich erst ab etwa 2500 Umdrehungen; davor braucht der Dacia seine Zeit.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Getriebe lässt sich einwandfrei schalten und hakt auch bei schnellen Gangwechseln nicht. Die Schaltwege der sechs Vorwärtsgänge sind nicht zu lang, der Rückwärtsgang liegt vorn links und ist über einen Ring am Knauf gesichert. Das Anfahren im ersten Gang klappt dank der Berganfahrhilfe auch an Steigungen einfach. Leichte Schaltschläge bleiben leider nicht aus - nach einigen Kilometern aber hat man sich angewöhnt, die Kupplung

entsprechend zu bedienen. Unterm Strich ergibt sich 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 etwa 3.100 1/min. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch, das Abschalten und Starten des Motors erfolgt kultiviert.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Der Duster liegt insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Bei höheren Geschwindigkeiten hat man aufgrund der recht weichen Fahrwerksauslegung ein etwas indifferentes Fahrgefühl, dennoch zieht der Rumäne sauber seine Bahnen, wenn man sich nicht aus der Ruhe bringen lässt und das Lenkrad einfach still hält. Die indirekte Lenkübersetzung führt zu einer gewissen Behäbigkeit und eher trägen Reaktion auf plötzliche Lenkbefehle, der Dacia bleibt aber insgesamt gut beherrschbar. Das serienmäßige ESP (elektronische Stabilitätsprogramm) greift im Notfall unterstützend ein. Um die Mittellage bietet die Lenkung wenig Gefühl, kleinere Kurskorrekturen auf Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen sind damit gewöhnungsbedürftig. Provoziert man einen Lastwechsel in der Kurve, beispielsweise durch Gaswegnehmen oder noch ausgeprägter durch

eine Bremsung, bleibt der Duster auch dann gut beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs. Beim Ausweichtest wird ein drohendes Übersteuern vom rigoros regeln den ESP eingefangen, was allerdings zu ausgeprägtem Untersteuern führt und den Duster geradeaus über die Vorderräder schiebt - Kurskorrekturen durch den Fahrer sind währenddessen kaum mehr möglich. Das verhindert zwar Schleudern oder gar einen Überschlag zuverlässig, raubt dem Fahrzeug aber jegliche Fahrdynamik - eine feinere ESP-Regelung würde hier helfen. Bremsst man in Kurven, drängt das Heck leicht nach außen, das Verhalten bleibt aber gut beherrschbar und im Grenzbereich regelt dann das ESP unmissverständlich.

2,9 Lenkung

Die elektrische Servounterstützung ist variabel ausgelegt - bei niedrigen Geschwindigkeiten stärker, bei höheren geringer. So wirkt der aktuelle Duster im Gegensatz zu seinen Vorgängern "leichtfüßiger", weil die Lenkung beim Rangieren deutlich leichtgängiger ist. Insgesamt ist noch immer recht viel Kurbeln

beim Rangieren nötig, von Anschlag zu Anschlag benötigt man 3,1 Lenkradumdrehungen. Um die Nulllage hat man zwar wenig Gefühl, aber bei höheren Geschwindigkeiten ergibt sich ein brauchbares Rückstellmoment, so dass sich vor allem auf der Autobahn entspannt fahren lässt.

2,2 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt im Falle einer Notbremsung bei zufriedenstellenden 33,9 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse lässt

sich passend dosieren und spricht angemessen an. In Anbetracht der Fahrzeugklasse ist die Bremsleistung als überraschend gut zu bewerten.

4,6 SICHERHEIT

4,6 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 - reagieren muss er aber eigenständig. Der Verzicht auf ein autonomes Notbremsystem ist nicht mehr zeitgemäß - allerdings steht das neue Modell schon in den Startlöchern. In der getesteten Ausstattungsvariante Extreme gehören ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer und ein Tempomat zum Serienumfang zudem ist ein Totwinkel-Warner serienmäßig. Weitere Systeme gibt es nicht.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht die Vorfacelift-Version des 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 sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind an allen äußeren Sitzen verbaut. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von rund zwei Metern guten Schutz, hinten reichen sie leider nur für Personen bis etwa 1,70 m. Ein (Hunde-)Trenngitter bietet Dacia über das Zubehörprogramm an.

⊖ Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug. Es gibt nur zwei Zurrösen im Kofferraum - die üblichen vier Stück sind deutlich praktischer.

3,4 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der Duster nur ein ausreichendes Ergebnis im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm: 66 Prozent der möglichen Punkte. Auf den hinteren äußeren Plätzen lassen sich Kindersitze mit dem Gurt problemlos befestigen. Die äußeren Gurte sind lang und die Anlenkpunkte ideal. Isofix steht auf der Rückbank links und rechts zur Verfügung, inklusive i-Size-Freigabe. 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 Ansurten.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich zu einfach von Kindern deaktivieren. An den elektrischen Fensterhebern vorn gibt es nur auf der Fahrerseite einen Einklemmschutz, das Beifahrerfenster und die Fenster im

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Notbremsystem	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	Serie
	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	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Fond müssen ohne einen Einklemmschutz auskommen. Auf dem Beifahrersitz sind Kindersitze laut Bedienungsanleitung nicht zugelassen, obwohl die Airbags über einen Schlüsselschalter deaktiviert werden können. Auch der Fondmittelsitz ist für Kindersitze nicht geeignet, wenn auch vom Hersteller freigegeben: Isofix ist nicht vorhanden, der Gurt sehr kurz und darüber hinaus die Gurtanlenkpunkte viel zu nah beieinander, um einen Kindersitz stabil zu befestigen. Zudem verfügt nur das Fahrerfenster über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

4,5 Fußgängerschutz

⊖ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm fällt das Ergebnis für den Fußgängerschutz schlecht aus. Das rumänische SUV erhält nur 56 Prozent der möglichen Punkte. Der Bereich zur Frontscheibe hin und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind nicht nachgiebig genug gestaltet und bergen im Falle eines Fußgängerunfalls ein erhöhtes Verletzungsrisiko für den Passanten; nur die Front des Duster

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂

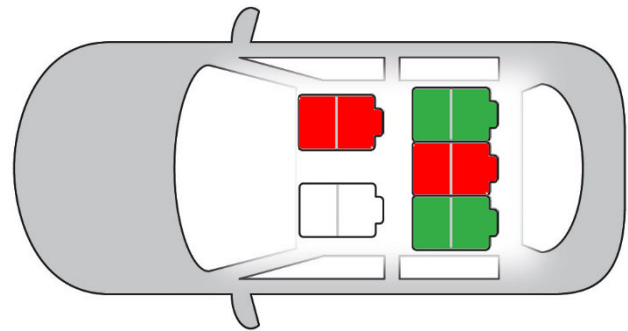
Der Kraftstoffverbrauch des Duster TCe 100 ECO-G liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 9,1 l Autogas pro 100 km - das erscheint im ersten Moment hoch, jedoch ist der CO₂-Ausstoß pro Liter Autogas deutlich geringer als bei Benzin. Daher ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 165 g pro km, die 28 von 60 Punkten

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Duster überzeugt im ADAC Ecotest mit durchwegs niedrigen Schadstoffemissionen, die durchgehend unter den gesetzlichen Grenzwerten bleiben - auf dem Prüfstand wie auf der Straße. In allen Disziplinen, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, bleibt der Duster sauber.

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)

ist angemessen nachgiebig gestaltet. Einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung gibt es nicht.

einbringt. Der Verbrauch innerorts liegt bei 8,6 l, außerorts bei 8,3 l und auf der Autobahn bei sehr hohen 10,9 l pro 100 km. Der Motor will also ordentlich gefüttert werden, wozu auch die extrem schlechte Aerodynamik (cw-Wert 0,42) beiträgt.

Der Lohn sind volle 50 Punkte bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 28 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Rumänen mit Autogasantrieb 78 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

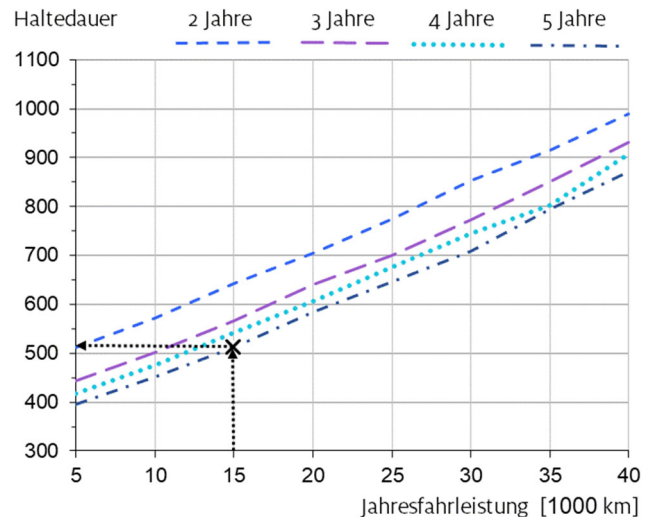
1,7 AUTOKOSTEN

1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Dacia Duster wird seinem Ruf als günstiges Modell der unteren Mittelklasse gerecht und schneidet im Kostenkapitel gut ab. Der Anschaffungspreis ist mit 20.550 Euro attraktiv. Die Serienausstattung mit dem Extreme Paket ist zudem recht umfassend. Die Steuer beträgt 84 Euro pro Jahr. Auch die Versicherung kommt nicht teuer, dank moderater Haftpflicht- und Kaskoeinstufungen (KH 21, TK 15, VK 15). Die Kosten für Wartung und Reparaturen liegen dem Kaufpreis entsprechend auf niedrigem Niveau. Dacia gibt auf den Duster eine dreijährige Fahrzeugarantie bis 100.000 km, sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung sowie zwei Jahre auf den Lack.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 512 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Duster TCe 130 Expression	Duster TCe 150 Journey EDC	Duster Blue dCi 115 Expression	Duster TCe 100 ECO-G Essential
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1461	3/999
Leistung [kW (PS)]	96 (131)	110 (150)	85 (116)	74 (101)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1600	250/1700	260/1750	170/2000
0-100 km/h [s]	10,6	9,7	10,2	13,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	199	183	168
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,2/6,2 S	6,2/6,2 S	4,8/4,8 D	7,8/7,8 FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	140/140	141/141	127/127	126/126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/16/19	20/16/19	20/15/18	21/15/15
Steuer pro Jahr [Euro]	127	127	206	82
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	552	576	532	490
Preis [Euro]	19.200	23.200	19.900	17.400

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

3-Zylinder Gasmotor (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	999 ccm
Leistung	74 kW/101 PS bei 4.600 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,8 l
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,42
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.341/1.804/1.633 mm
Leergewicht/Zuladung	1.337/436 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1.478 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	685/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	49 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Rumänien, Pitești

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	10,1/13,8/21,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R17 96H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,0 m
Ecotest-Verbrauch	9,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,6/8,3/10,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	535 km
Innengeräusch 130 km/h	69,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.314/459 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/745/1.445 l

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

Betriebskosten	123 Euro	Werkstattkosten	68 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	227 Euro
Monatliche Gesamtkosten	512 Euro		
Steuer pro Jahr	84 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/15/15		
Basispreis Duster TCe 100 ECO-G Extreme (Autogasbetrieb)	20.550 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.06.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.115 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. * 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	983 Euro
Metalllackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

4,1

AUTOKOSTEN

1,7

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

Stand: Dezember 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat