



Dacia Duster Hybrid 140 Extreme

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (104 kW / 140 PS)

Mit dem neuen Duster hat Dacia einen großen Schritt nach vorn gemacht. Das spiegelt sich auch in der Autotest-Note wider, denn wo der Vorgänger aufgrund lückenhafter Ausstattung bei Assistenz- und Sicherheitssystemen eine Abwertung erhielt, kann der neue mit solider Ausstaffierung punkten. Mag ein Teil davon gesetzlich nun vorgeschrieben sein, für den Käufer ist das einerlei - denn so oder so profitiert man. Auch der Antrieb ist modern und ganz auf der Höhe der Zeit. Das Vollhybridsystem lässt sich insbesondere in der Stadt und im urbanen Bereich sehr sparsam fahren. Gefällig beim neuen Duster ist auch der Federungskomfort, die Komfortorientierung passt zum Fahrzeug. Platz gibt es genug, für Insassen wie Gepäck. Die nun schräg stehende Heckscheibe kostet etwas Stauraum, lässt das Kompakt-SUV aber ungleich dynamischer aussehen. Als Alternative zum Hybridantrieb gibt es einen kleinen Turbomotor, der neben Benzin auch LPG (Flüssiggas) in Bewegung umsetzt - mit dem Alternativkraftstoff ist man preisgünstiger unterwegs, überdies bietet der LPG-Tank (50 l) in Kombination mit dem unverändert großen Benzintank (50 l) eine unschlagbare Reichweite von deutlich über 1.000 km. Wer unbedingt Allradantrieb möchte, kann auf den 1,2-l-Turbobenziner setzen, der sogar über ein 48-V-Mildhybridsystem verfügt. Alternativ gibt es diesen Motor auch nur mit Frontantrieb, in allen Fällen aber mit Handschaltung. Da der Mildhybrid-Benziner insbesondere außerorts und auf der Autobahn durchaus sparsam fährt, ist er unter Umständen eine Alternative zum 3.700 Euro teureren Vollhybrid hier im Test. Mit einem Grundpreis von 27.390 Euro für die Testvariante hält Dacia inzwischen die Hand ziemlich weit auf - man erhält aber auch mehr Technik denn je bei einem Dacia. Teure Veredelungen im Innenraum darf man freilich nicht erwarten, dafür gibt es kleine praktische Details wie das YouClip-Befestigungssystem, das z.B. eine LED-Lampe enthält, die man an verschiedenen Stellen im Innenraum platzieren kann.

Konkurrenten: u.a. KIA Stonic, Hyundai Kona, Seat Ateca, Skoda Karoq, Subaru XV, VW T-Roc.

+ sicheres Fahrwerk mit angemessenem Komfort, praktikables Platzangebot, Hybridantrieb mit Sparpotenzial

- breite Dachsäulen schränken Rundumsicht ein, Defizite beim Fußgängerschutztest

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,1
	Transport	2,7
	Fahrspaß	3,3
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Die Karosserie ist solide gefertigt, die Spaltmaße verlaufen aber nicht immer ganz gleichmäßig - was angesichts des bewusst rustikal-Äußeren nicht weiter stört. Blechfalze sind ordentlich umgelegt, Scheinwerfer und Leuchten sauber eingepasst. Seitlich und um die Radläufe schützen Kunststoffabdeckungen das Blech der Karosserie. Im Detail betrachtet fallen dennoch Sparbemühungen auf, Dacia kann eben nicht zaubern. So ist innen an den hinteren Türen blankes Blech mit überlackierten Schrauben nicht zu übersehen. Der Teppich im Kofferraum wirkt sehr kostenoptimiert, im Innenraum ertasten die Fingerspitzen teils unsauber entgratete Kunststoffteile, manche Verkleidungen knarzen auch ein wenig oder sind etwas wackelig. Die farblich dunkle Gestaltung des

Dachhimmels ist geschickt, er wirkt dadurch wertiger als er eigentlich ist. Bei aller Kritik im Detail, der neue Duster wirkt insgesamt innen wie außen überhaupt nicht wie ein Billigheimer, er ist gefällig und modern designt. Der Unterboden wurde besser verkleidet als beim Vorgänger, unter dem Motor und seitlich befinden sich Abdeckungen. Nur mittig und hinten gibt es weitere Optimierungsmöglichkeiten. Zusätzliche Verkleidungen an der Hinterachse sollen die Aerodynamik verbessern. Wirklich vorbildlich: Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckdämpfern offengehalten, das erleichtert das Handling beispielsweise beim Auffüllen des Wischwassers erheblich.

3,2 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,0 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50-l-Tank eine theoretische Reichweite von rund 830 km. Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle unseres Testwagens 458 kg – das reicht zumindest für vier Erwachsene und deren Standardgepäck. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Der Duster Extreme besitzt eine clever gestaltete, mehrteilige Dachreling, bei der die mittleren Elemente um 90 Grad gedreht und zu Querträgern umfunktioniert werden können. Die zulässige Dachlast beträgt üppige 80 kg. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung gesichert,

man muss keinen separaten Hebel im Innenraum betätigen - ein praktischer Fortschritt gegenüber dem Dacia Jogger. Das Risiko einer Fehlbetankung ist gering, die breitere Dieselpistole würde im schmalen Benzintankstutzen nicht halten.

⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Ersatzrad gibt es für die Hybrid-Variante nicht; ebenso fehlen Wagenheber und Bordwerkzeug. Die Anhängelast ist beim Hybrid auf 750 kg begrenzt, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt. Ohne eigene Bremse darf der Anhänger nur 725 kg wiegen.

3,9 Licht und Sicht

Den Vorgänger hatte eine steil abfallende Heckscheibe ausgezeichnet, beim neuen Duster liegt die Scheibe deutlich flacher - das sieht flott und modern aus, kostet aber Übersichtlichkeit. Wo der Neue vorn anfängt und hinten aufhört, muss man nun mehr abschätzen als dass man es wirklich klar erkennen könnte. Ansonsten hat der Fahrer dank erhöhter Sitzposition den umliegenden Verkehr gut im Blick. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn allerdings nur mit etwas Entfernung, hinten muss der Abstand zum Fahrzeug noch deutlich größer sein - nicht ideal. Daher ist die serienmäßige Rückfahrkamera sehr praktisch, um nichts und niemanden zu übersehen. Parksensoren hinten sind ebenfalls Serie, vordere Sensoren gibt es immerhin gegen Aufpreis. Im City-Paket sind neben den zusätzlichen Sensoren auch weitere Kameras enthalten, um ein 360 Grad Bild rund ums Fahrzeug zu erhalten. 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; immerhin sind Aerowischer mit besserer Wischleistung bei höheren Geschwindigkeiten installiert. Den Fernlichtassistenten, der automatisch auf- und abblenden kann, liefert Dacia serienmäßig mit.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Duster nur ausreichend ab, was vorrangig an den sehr breiten D-Säulen liegt, die die Sicht nach schräg hinten stark beeinträchtigen. Die Scheinwerfer sind technische Mischlinge: Das Abblendlicht setzt auf LED-Leuchtmittel, beim Fernlicht muss man mit Halogen vorliebnehmen. Das Halogen-Fernlicht ist nicht besonders hell, in Verbindung mit dem weißlichen Abblendlicht ergibt sich eine unharmonische Ausleuchtung und allgemein haben sie eine überschaubare Reichweite. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich, die Leuchtweitenregulierung wird noch manuell bedient. Kurvenlicht und Abbiegelicht 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. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, lässt sich ein Fahrtrichtungswechsel nicht mehr anzeigen.

2,6 Ein-/Ausstieg

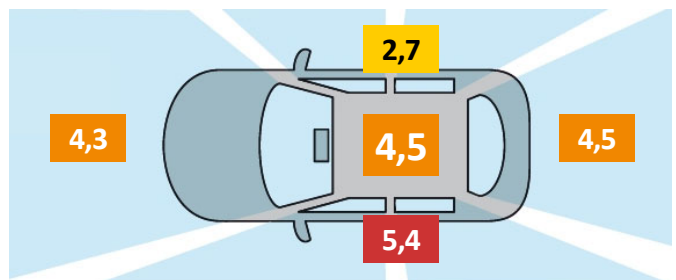
Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn wie hinten ohne Herausforderungen. Dank der erhöhten Karosserie befindet sich die Sitzfläche des Fahrersitzes mit etwa 56 cm in idealer Höhe über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Nur die Schweller liegen ziemlich hoch, man muss beim Einsteigen die Beine weit anheben. Innen dagegen stören die Schweller kaum. Die großen Türausschnitte sind vorn wie hinten im Alltag praktisch. Serienmäßig erhält man bei der Extreme-Ausstattung einen schlüssellosen Zugang, d. h. entfernt man sich mit dem Schlüssel, verriegelt der Duster automatisch; nähert man sich wieder, entriegelt er selbsttätig.



Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Duster nur ausreichend ab, was vorrangig an den sehr breiten D-Säulen liegt, die die Sicht nach schräg hinten stark beeinträchtigen.

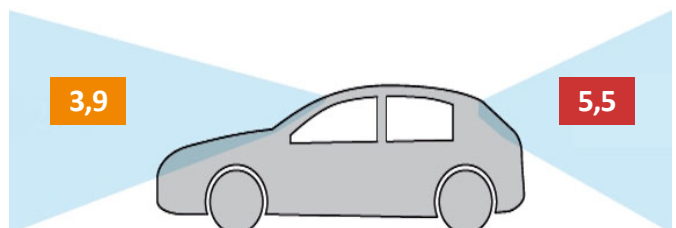
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 typischen Knöpfe oder Sensorbereiche an den Türgriffen gibt es jedoch nicht - will man abweichend von der automatischen Prozedur die Zentralverriegelung bedienen, muss man dafür die Tasten an der flachen Fernbedienung im Scheckkarten-Format nutzen. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, es gibt aber nur zwei Rasten vorn wie hinten. Am Dachhimmel sind - außer für den Fahrer - über allen Außenplätzen Haltegriffe verbaut.

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Normalfall fasst der Kofferraum großzügige 435 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, stehen 595 l zur Verfügung. Dann kann man auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 830 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind maximal 1.360 l Volumen verfügbar.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe kann einfach über einen Knopf an der Griffkante elektrisch entriegelt und angehoben werden. Sie schwingt allerdings nicht sonderlich weit auf, sodass bereits Personen ab etwa 1,85 m darauf achten sollten, sich den Kopf nicht anzustoßen. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, so lassen sich auch große und sperrige Gegenstände gut einladen. Auch sonst lässt sich der Kofferraum gut nutzen.

⊖ Es gibt nur eine Lampe rechts im Kofferraum, was für den großen Kofferraum zu wenig ist. Der Griff zum Schließen der Heckklappe an der Innenseite der Klappe könnte eine ergonomische Optimierung vertragen, er ist dort ungünstig zu nutzen. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich kein ebener Ladeboden, weil bleibt eine deutliche Stufe ab der Rücksitzlehne.

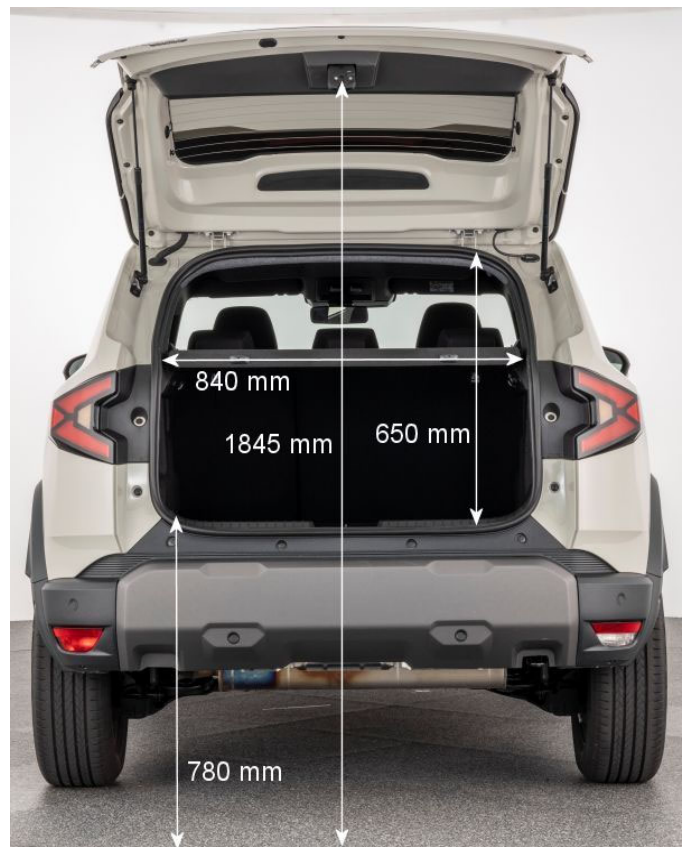
2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Der Mittelgurt ist in der Lehne integriert, muss nicht extra ausgehängt werden. Es gibt je zwei Haken links und rechts oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen von Taschen. Darüber hinaus sind an verschiedenen Stellen im Innenraum - u.a. im Kofferraum an beiden Seiten - kleine Halterungen für das neu eingeführte Modulsystem vorhanden; daran kann man z.B. eine Lampe oder eine Ablage einhängen.

⊖ Kleine Gegenstände können im Fach seitlich links untergebracht werden, ansonsten verzichtet Dacia auf Befestigungsmöglichkeiten und Fächer für kleines Gepäck. Es gibt kein Gepäcknetz, im Testwagen noch nicht mal Verzurrösen im Kofferraum, obwohl die vorgesehenen Befestigungsstellen klar zu



Im Normalfall fasst der Kofferraum großzügige 435 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, stehen 595 l zur Verfügung.



Die Kofferraumklappe schwingt nicht sonderlich weit auf, sodass bereits Personen ab etwa 1,85 m darauf achten sollten, sich den Kopf nicht anzustoßen.

erkennen sind. Beim Zurückklappen der Lehnen ist unbedingt auf die äußeren Gurte zu achten, da sie leicht eingeklemmt und beschädigt werden können.

3,1 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Das Cockpit des neuen Duster wirkt schon auf den ersten Blick aufgeräumt. Das erweist sich durchaus als vorteilhaft, denn man kann sich schneller zurechtfinden. Das Multimediasystem verfügt über einen zehn Zoll großen, horizontal ausgerichteten Touchscreen und ist immer serienmäßig an Bord. Das Bediensystem ist logisch aufgebaut, wenngleich der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detaileinstellung den Umgang im Alltag hier und da etwas erschweren können. Dann fällt auf, dass Drehregler für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen fehlen - die kleinen Knöpfe oben am oberen Bildschirmrand zur Lautstärkeeinstellung wirken wie eine Notlösung, leichter zu erreichen, aber ergonomisch auch nicht viel besser ist der Bediensatellit für die Mediafunktionen rechts hinter dem Lenkrad. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen leicht zum Fahrer geneigt, gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Am unteren Bildschirmrand befindet sich die Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik.

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung sowie Knöpfe für den Bordcomputer befinden, blickt der Fahrer auf das sieben Zoll große digitale Kombiinstrument. Durch geschickt platzierte Leuchtbalken links und rechts wirkt der Bildschirm im ersten Moment deutlich größer, als er eigentlich ist. Das Instrumentendisplay ist tagsüber wie nachts gut ablesbar, unterschiedliche Ansichten geben die Möglichkeit einer gewissen Individualisierung. An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und der Getriebewählhebel liegt insgesamt gut zur Hand. Einzig der erwähnte



Das Cockpit des neuen Duster wirkt schon auf den ersten Blick aufgeräumt. Das im Alltag meist logische Bedienkonzept zeigt vor allem beim Infotainment im Detail manchmal eine verschachtelte Struktur.

Bediensatellit für die Audiofunktionen ist rechts unten hinter dem Lenkrad positioniert und damit nicht direkt zu sehen; wenn man seine Bedienung verinnerlicht hat, passt das im Alltag, aber für Novizen sind die vielen Knöpfe und Rädchen erst mal ein Mysterium.

⊖ Die Taste für die elektrische Handbremse befindet sich links unten neben dem Lenkrad am Armaturenbrett und ist dort im Notfall für den Beifahrer praktisch nicht zu erreichen. Der Warnblinkerschalter ist recht klein, aber immerhin nicht in einer uniformen Tastenreihe versteckt. Die Schminkspiegel in den Sonnenblenden müssen ohne Beleuchtung auskommen. Hinten gibt es keine Leselampen.

3,0 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Extreme ist der Duster in puncto Konnektivität zufriedenstellend aufgestellt. Das serienmäßige Infotainmentsystem mit 10-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto (kabelgebunden). Gegen Aufpreis erhält man eine Navigationsystem mit

Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) inklusive Auto-Update-Funktion und kabelloses Apple Carplay und Android Auto. Die induktive Lademöglichkeit für das Smartphone kostet ebenfalls extra. Mithilfe der Dacia-App lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und ein paar Funktionen steuern, wobei sich bei reinen Verbrennerfahrzeugen der Mehrwert in Grenzen hält.

2,8 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht noch für deutlich mehr. Die Innenbreite ist allgemein betrachtet durchschnittlich, für einen Kompaktwagen in Ordnung. Es ergibt sich insgesamt ein angenehmes

Raumgefühl, wobei die hohe Seitenlinie der Karosserie eher Geborgenheit als grenzenlose Freiheit suggeriert.

3,3 Raumangebot hinten

Hinten geht es etwas knapper zu, was aber hauptsächlich an der limitierten Beinfreiheit liegt, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. So haben Leute mit knapp 1,85 m Größe den Kniekontakt zur Vordersitzlehne; die Kopffreiheit würde auch für etwa 1,95 m Größe reichen. In Kombination mit der ordentlichen Innenbreite, dem dunklen Dachhimmel und der breiten C-Säule neben dem Kopfbereich ergibt sich ein passables Raumgefühl. Zwei Erwachsene nebeneinander sitzen bequem auf der Rückbank, für drei nebeneinander wird es eng - daher nur auf kurzen Strecken zu empfehlen.



Personen mit 1,85 m Körpergröße stoßen mit den Knien an die Rückenlehnen der vorderen Passagiere. Die Kopffreiheit hingegen ist auch für Personen bis 1,95 m ausreichend.

3,7 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Deren Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es die üblichen Ablagen, die geschlossene unter der Mittelarmlehne schützt wertvolle Gegenstände vor neugierigen Blicken. Die beiden Becherhalter vorn sind nicht variabel bzw. haben keine Klemmen für schmale Getränkebehälter. Die vorderen Türfächer sind nicht besonders voluminös, nehmen aber immerhin auch 1-l-Flaschen auf. 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 geschlossene Lehnentaschen hinten. An der Rückseite der vorderen Mittelarmlehne gibt es ein Befestigungselement für den "YouClip 3-in-1", eine Art "Multifunktionswürfel", den man als Becherhalter nutzen kann. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, aber nicht beleuchtet, nicht klimatisiert und nicht abschließbar; außerdem fehlt eine seit vielen Jahren eigentlich übliche Dämpfung, so dass die Klappe beim Öffnen ungebremst auf die Knie eines Beifahrers fällt.

3,1 KOMFORT

2,8 Federung

Der neue Duster bietet einen angenehmen Federungskomfort, mit dem man im Alltag gut leben kann. Das Fahrwerk ist wie bei Dacia üblich tendenziell komfortorientiert abgestimmt, zudem sind die Federwege vergleichsweise lang. Dies führt dazu, dass der Duster auch lange und tiefe Bodenwellen gut schluckt, mitunter neigt er dabei ein wenig zum Nachschwingen. Aber die Charakteristik passt gut zum Fahrzeug, den aufgesetzten Dynamiker würde man nicht erwarten - dafür stellt sich ein langstreckentauglicher

Federungskomfort ein. Auch innerorts kann das Ansprechverhalten der Feder-Dämpfer-Elemente durchaus überzeugen, selbst über schlechtem Fahrbahnbelag werden die Insassen nicht Übergebühr belastet. Die Bereifung mit hoher Reifenflanke (60er-Querschnitt) trägt sicherlich ihren Teil dazu bei, da die vergleichsweise nachgiebige Flanke bei Unebenheiten einen Teil der Dämpfung übernehmen kann.

3,2 Sitze

In der Extreme-Ausstattung lassen sich Fahrer- und Beifahrersitz unter anderem in der Höhe einstellen; eine Neigungseinstellung oder elektrische Einstellbarkeit ist nicht verfügbar. Für den Fahrer gibt es eine Zwei-Wege-Lordosenstütze, der Beifahrer muss ohne auskommen. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt. Die Mittelarmlehne kann hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen; sie lässt sich aber weder längs noch in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den vorderen Türen sind gepolstert, hinten dagegen gibt es nur harten Kunststoff für die Arme. Überhaupt geht es hinten weniger komfortabel zu, auch

wenn die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem sind. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne für die hinteren Plätze sucht man vergeblich. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem passablen Kniewinkel sitzen kann. Wie erwähnt gilt dies nur für die beiden äußeren Sitze, in der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

⊖ Für Erwachsene kann es hinten sehr unangenehm ausgehen, wenn sie mit den Knien an den Rücken der Vordersitzlehnen kommen - denn die Metallstäbe der vorderen Kopfstützen stecken ohne jede Ummantelung oder Schutz in den Lehnen und lauern

dort auf unvorsichtige Kniescheiben. Man kann sogar durch Druck hinten auf die Lehnen die vorderen Kopfstützen nach oben schieben.

3,4 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 69,9 dB(A) – das ist ein mäßig zufriedenstellender Wert. Der Antrieb gibt sich dabei sehr unterschiedlich - arbeitet nur der Elektromotor, geht es leise zu, auch weil man dann i.d.R. bei niedrigeren Geschwindigkeiten unterwegs ist. Schaltet sich der Verbrenner zu, bleibt auch dieser im Hintergrund, solange wenig Leistung abgefordert wird. Beim Beschleunigen ist er dann deutlich zu hören,

denn hohe Drehzahlen versucht er erst gar nicht zu verheimlichen. Windgeräusche fallen nicht an bestimmten Stellen auf, sie sind allgemein vorhanden und vermengen sich mit den sonstigen Fahrgeräuschen. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, ein wirklicher Leisetreter ist der Duster aber nicht.

3,2 Klimatisierung

Ab der getesteten Ausstattung rüstet Dacia den Duster mit einer Einzonen-Klimaautomatik aus. Getönte hintere Scheiben sind ebenso serienmäßig. Für die zweite Reihe gibt es nur Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen, Ausströmer zwischen den Vordersitzlehnen sind nicht verfügbar. Gegen Aufpreis kann man eine

Heizung fürs Lenkrad und die Vordersitze haben. Ausgefallene Optionen wie Sitzlüftung oder Rollos im Fond gibt es nicht. Wie inzwischen in der Fahrzeugklasse üblich, verzichtet Dacia aus Kostengründen auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den vorderen Düsen.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Mit seinen 141 PS ist der Hybridantrieb die kräftigste Duster-Motorisierung. Der Antrieb geht tatsächlich ausreichend kräftig zu Werke, vor allem vom Stand weg geht es dank der Kraft des Elektromotors zügig los. Der Verbrenner allein leistet 94 PS und 148 Nm, zusätzlich unterstützt wird er von einem 15-kW-Startergenerator. Als zweiten "vollwertigen" Antrieb gibt es den 47 PS starken Elektromotor, der bis 205 Nm Drehmoment abliefern kann. Das Antriebsgespann beschleunigt den Duster von 15 auf 30 km/h in nur 1,2 s, es geht also bei Stadttempo durchaus flott voran.

Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Duster Hybrid in knapp sieben Sekunden, von 80 auf 120 km/h in 9,3 s. Dacia verspricht 10,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von "nur" 160 km/h. Dynamisch fühlt sich der Antrieb nur im Stadtverkehr an, über Land und auf der Autobahn stören vor allem beim kräftigeren Beschleunigen die Zugkraftschwankungen durch die vergleichsweise langatmigen Schaltvorgänge. Ideal ist also die gemütliche Gangart, sowohl um Gleichmäßigkeit in den Antrieb zu bringen als auch um das Spritsparpotenzial zu nutzen.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Saugbenziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, solange nur moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Wird der Verbrenner gefordert, ist er deutlich zu hören und ist dann

auch mit leichten Vibrationen präsent. Brummen ist nicht auffällig, da die Automatik zu niedrige Drehzahlen vermeidet. Das Automatikgetriebe lässt den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik etwas Richtung Dröhnen. Auffällig positiv sind das spontane Ansprechen und das gute Beschleunigungsverhalten vom Stand weg bis etwa 50 km/h.

2,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Dacia verbaut im Duster Hybrid ein "Multi-Mode-Automatikgetriebe" - im Grunde besteht es aus einer Viergang-Automatik, die mit dem Verbrenner verbunden ist, und einer Zweigang-Automatik, welche den Elektromotor anbindet. Der

Fahrer nimmt letztlich nur ein "Automatikgetriebe" wahr, das die Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Das System erlaubt insgesamt 15 Fahrstufen- und Antriebskombinationen. Die Schaltvorgänge sind bis in mittlere

Leistungsbereiche zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber manchmal unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die Automatik unharmonisch, weil sie große Drehzahlsprünge zwischen den vier Gängen überwinden muss. Sie schaltet spät hoch und fällt mit deutlichen Zugkraftschwankungen auf. Bei aller Kritik sind die Verbesserungen gegenüber früheren Renault- und Nissan-Modellen mit diesem Antrieb dennoch zu erkennen, denn das hektische und unnötige Hin- und Herschalten in bestimmten Situationen tritt so nicht mehr auf. Beim Anfahren reagiert die

Automatik zügig und lässt das Fahrgefühl eines Elektroautos aufkommen. Die Kriechfunktion setzt zeitnah und ausreichend kräftig ein, um präzise rangieren zu können. Es stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder auch der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht. Neben der serienmäßigen Berganfahrhilfe bietet der Duster Hybrid optional in Verbindung mit der elektrischen Handbremse auch eine Auto-Hold-Funktion.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der neue Duster präsentiert sich mit einer guten Fahrstabilität und einem sicheren Fahrverhalten. Bei höheren Geschwindigkeiten hat man aufgrund der recht soften Fahrwerksauslegung und der indirekten Lenkung zwar ein etwas indifferentes Fahrgefühl, dennoch zieht der Rumäne sauber seine Bahnen. Im Grenzbereich schiebt das kompakte SUV gut kontrollierbar über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab, das Heck bleibt selbst bei provozierten Lastwechseln sicher in der Spur. Das serienmäßige ESP (elektronische Stabilitätsprogramm) greift im Notfall unterstützend ein und erweist sich dabei als gekonnt abgestimmt.

Auch im ADAC Ausweichtest schlägt sich der Duster wacker. Zwar kommt aufgrund der ausgeprägten Untersteuertendenz und der unpräzisen Lenkung kein sportliches Fahrgefühl auf, was man bei einem komfortorientierten SUV auch nicht unbedingt erwartet. An der Fahrsicherheit gibt es auch wegen der effektiven ESP-Regelung wenig zu kritisieren – die Sicherheit hat bei der Abstimmung eindeutig Priorität. Die Vorderräder können durch den kräftigen Hybridantrieb schon mal an die Haftungsgrenze gelangen, durchdrehende Räder werden aber von der Traktionskontrolle eingebremst.

3,1 Lenkung

Dacia verbaut im neuen Duster eine elektrische Servolenkung, womit eine variable Servounterstützung in Abhängigkeit der Geschwindigkeit umgesetzt wird. Beim Rangieren ist die Lenkung somit angenehm leichtgängig. Die Lenkung ist für den Alltag ausreichend direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 2,8

Lenkradumdrehungen nötig. Die Präzision lässt aufgrund des entkoppelten Lenkgefühls etwas zu wünschen übrig. Als Fahrer kann man seine gewünschten Bahnen ziehen, ist aber mehr im Ungefahren unterwegs als bei manchem (höherpreisigen) Konkurrenten.

2,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Duster Hybrid durchschnittlich 35,9 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist ein zufriedenstellender Wert. Die Scheibenbremsen an der Hinterachse bringen also keinen unmittelbaren Vorteil, denn der Jogger Hybrid hat mit Trommelbremsen hinten

exakt den gleichen Durchschnittswert erzielt. Den Übergang zwischen der Rekuperationsbremsung zu den Radbremsen haben die Ingenieure gut abgestimmt, man hat sich schnell daran gewöhnt. Das Ansprechen der Bremsen ist gut, die Dosierbarkeit immerhin zufriedenstellend.

2,8 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Dacia hat den neuen Duster bei den Assistenten erheblich aufgerüstet. So verfügt er serienmäßig über einen Frontradarsensor, mit dem die Kollisionswarnung und das Notbremssystem umgesetzt werden; von 7 bis 170 km/h wird auf vorausfahrende Hindernisse gebremst, bis 80 km/h auf stehende. Sogar ein Kreuzungsassistent ist integriert, dafür wird neben dem Frontradar jetzt auch eine Kamera in der Windschutzscheibe genutzt. Die versorgt u.a. den Spurhalteassistenten mit den nötigen Informationen. Serienmäßig ist auch die Verkehrszeichenerkennung, ein Limiter und der Tempomat. Gegen Aufpreis gibt es einen Totwinkelassistenten. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist dagegen immer an Bord, wie auch das adaptive Bremslicht. Dacia bietet für die Assistenten einen Perso-Modus an, in dem man seine persönlichen Einstellungen speichern kann - dieser Modus lässt sich über eine Taste am Armaturenbrett schnell und einfach aktivieren. Ausgesprochen praktisch, wenn man beispielsweise die nervenden akustischen Warnungen der Verkehrszeichenerkennung (EU-Vorschrift) stummschalten will.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht der neue Dacia Duster immerhin drei von fünf Sternen (Test 07/2024) - ein viel besseren Ergebnis als beim Vorgänger, welches den großen technischen Fortschritt des neuen Modells aufzeigt. Für die Insassensicherheit gibt es bei den Crashtests 70 Prozent der möglichen Punkte. Der Dacia 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 zwei Metern guten Schutz, hinten reichen sie leider nur für Personen bis etwa 1,75 m.

Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug. Ein Trennnetz ist nicht erhältlich. Im Kofferraum fehlen die Verzurösen, um schweres Gepäck zu sichern.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

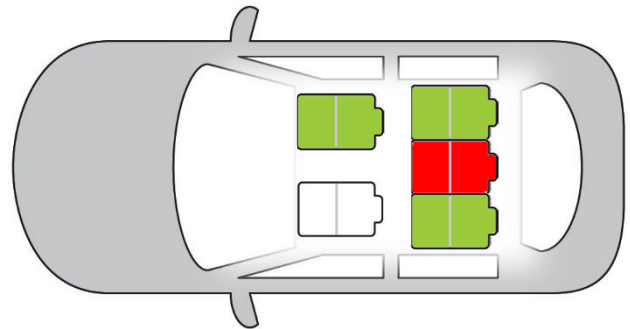
2,6 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der neue Duster mit 84 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm. Auf den hinteren äußeren Plätzen lassen sich Kindersitze mit dem Gurt gut befestigen, auch wenn die Gurtgeometrie nicht für alle Kindersitze ideal ist; alternativ stehen Isofix-Halterungen samt iSize-Freigabe zur Verfügung. Der Beifahrersitz eignet sich ebenfalls gut für die Kindersitzmontage, diese ist hier aber lediglich mit dem Gurt möglich ist. Die elektrischen Fensterheber verfügen zwar nur vorn über eine Aufwärtsautomatik, jedoch zeigen die Tests: alle vier elektrisch betätigten Fenster haben einen gut funktionierenden Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich zu einfach von Kindern deaktivieren. Der Mittelsitz hinten ist für Kindersitze zugelassen, die eng zusammenliegenden Anlenkpunkte erschweren allerdings eine stabile Fixierung mit dem Gurt.

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)

4,0 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm fällt das Ergebnis für den Fußgängerschutz nicht gut aus. Der Dacia erhält nur 60 Prozent der möglichen Punkte. Der Bereich rundum die Frontscheibe sowie die Vorderkante der Motorhaube sind nicht nachgiebig genug gestaltet und bergen im Falle eines Fußgängerunfalls ein erhöhtes Verletzungsrisiko für den Passanten. Der Notbremsassistent erkennt auch Personen und Fahrradfahrer und leitet im Notfall eine Vollbremsung ein - so kann eine Kollision vermieden oder zumindest die Schwere des Aufpralls reduziert werden.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2

Der Durchschnittsverbrauch des neuen Dacia Hybrid liegt bei 6,0 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 165 g pro km. Dafür gibt es immerhin 28 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Dacia-SUVs bei 4,9 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 7,7 l/100 km. Das Antriebssystem kann seine Vorteile also hauptsächlich bei gleichmäßigem Stadtverkehr mit möglichst niedrigem Tempo und teilweise auch noch auf der Landstraße ausspielen. Ansonsten ist man mit dem handgeschalteten 131-PS-Benziner auch nicht schlechter unterwegs, kann in der Anschaffung aber viel Geld sparen.

Verbrauch

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

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

1,3 Schadstoffe

⊕ Der 1,6 l-Benziner ist weitgehend sauber. Die CO-Emission geben keinen Anlass zur Kritik. Die Feinstaub-Emissionen fallen nicht ganz so günstig aus, bleiben aber unter den gesetzlichen Grenzwerten - auf dem Prüfstand wie auf der Straße, wie separate RDE-Messungen zeigen. In allen Disziplinen, selbst im

anspruchsvollen Autobahnzyklus, kann der Dacia letztlich überzeugen. Der Lohn sind 47 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 28 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Duster mit Hybridantrieb 75 Punkte und damit vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,0 AUTOKOSTEN

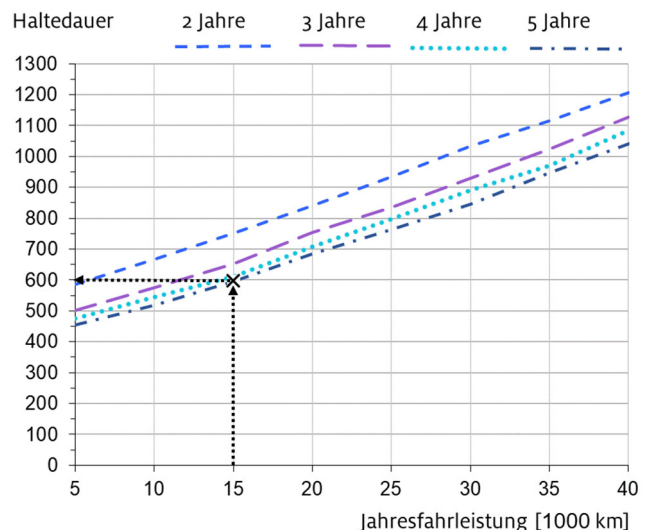
2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Einstiegspreis für den Duster Hybrid mit Extreme-Ausstattung beginnt bei über 27.000 Euro - das macht schon erst mal stutzig, weil man Dacia bisher nicht in diesen Preisregionen verortet hatte. Allerdings gab es bisher auch keinen sparsamen Hybridantrieb im Duster. Die aufwendige Technik lässt sich der Hersteller fürstlich bezahlen. Die Ausstattung ist umfangreich - zumindest für Dacia-Verhältnisse - als Extras sind beispielsweise noch zusätzliche Kameras und Parksensoren an Front und Seite (inkl. Totwinkelassistent), die Sitzheizung für die Vordersitze, die Lenkradheizung und das Navigationssystem erhältlich. Die Aufpreise sind fair kalkuliert, der Preis für den Testwagen in Volllausstattung steigt damit nur noch moderat auf 29.800 Euro. Die deutlichen Preissteigerungen der letzten Jahre kann sich Dacia mangels Konkurrenz einfach leisten. Die Kfz-Steuer liegt bei 70 Euro im Jahr, ist also sehr niedrig. Die Versicherungseinstufungen bewegen sich im moderaten Bereich, die Haftpflicht liegt bei 20, die Vollkasko bei recht hohen 23 und die Teilkasko bei niedrigen 19. Dacia gibt auf das ganze Auto immerhin drei Jahre Garantie (bis 100.000 km). Wer seinen Duster nach Herstellervorgaben in die Vertragswerksatt bringt, erhält ein zusätzliches Jahr Garantie, bis zu sieben Jahre oder 150.000 km. Für den Lack will der Hersteller nur zwei Jahre geradestehen, bei Durchrostung nur sechs Jahre - viele Konkurrenten trauen sich hier auch 12 Jahre Garantie zu. Die Hybrid-Batterie erhält eine Garantie von 8 Jahren und 160.000 km,

allerdings nur für eine Mindestkapazität von 63 Prozent. Über verschiedene (günstige) Service-Pakete können die Wartungsarbeiten abgedeckt und die Garantie verlängert werden.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 595 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ECO-G 100 (Autogasbe- trieb)	ECO-G 100 (Benzinbe- trieb)	TCe 130	TCe 130 4x4	Hybrid 140
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/1199	3/1199	4/1598
Leistung [kW (PS)]	74 (101)	67 (91)	96 (130)	96 (130)	104 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/2000	160/2000	230/2100	230/2100	n.b./3600
0-100 km/h [s]	13,2	14,0	9,9	11,0	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	168	180	180	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	8,1 l FG	6,5 l S	5,5 l S	6,1 l S	5,0 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	127	147	124	137	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/18	18/17/18	20/23/19	20/23/19	20/23/19
Steuer pro Jahr [Euro]	84	84	81	108	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	488	523	521	556	558
Preis [Euro]	18.950	18.950	22.150	24.650	25.850

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]	4,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,2 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	308/588/963
• Dachlast/Anhängelast [kg]	57/531
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,87
Herstellungsland	Rumänien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	73,3
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	182

HERSTELLERANGABEN	
4-Zyl.-Benziner, Vollhybrid (Otto/Elektro), Euro 6e, geregelt	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	104 kW/140 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	n.b. Nm bei 3.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	k.A./0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.343/1.813/1.656 mm
Leergewicht/Zuladung	1.455/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430/1.545 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Rumänien, Pitești

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R18 98H
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6 Q
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Ecotest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,9/5,5/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	143 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.412/458 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	435/830/1.360 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	130 Euro	Werkstattkosten	68 Euro
Fixkosten	120 Euro	Wertverlust	277 Euro
Monatliche Gesamtkosten		595 Euro	
Steuer pro Jahr		70 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		20/23/19	
Basispreis Duster Hybrid 140 Extreme		27.350 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 06.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.798 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.208 km
Auffälligkeiten/Mängel	Lambda-Sonde(n) defekt, zu fettes Gemisch

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

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-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	600 Euro° (Paket)/Serie
Parkenassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/600 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	600 Euro°

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	650 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (Einzonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro
Lenkradheizung	390 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalliclackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,8
AUTOKOSTEN	2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	2,6
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	3,9	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	2,1	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	2,8

Innenraum	3,1	Sicherheit	2,8
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Multimedia/Konnektivität	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	3,2
Raumangebot vorn	2,8	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot hinten	3,3	Fußgängerschutz	4,0
Innenraum-Variabilität	3,7		

Komfort	3,1	Umwelt/EcoTest	2,3
Federung	2,8	Verbrauch/CO2	3,2
Sitze	3,2	Schadstoffe	1,3
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	3,2		

Stand: Dezember 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer