



## Dacia Duster Blue dCi 115 Comfort 2WD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

Dacia erhebt auch beim Duster den Anspruch, den günstigsten seiner Klasse in Deutschland anzubieten. Angesichts eines Startpreises von 11.490 Euro klingt das sehr plausibel, Modelle der Konkurrenten starten in der Regel im Bereich der 20.000-Euro-Marke. Die Duster-Variante im Test mit stärkerem Dieselmotor und mittlerer Ausstattungslinie bleibt mit unter 16.000 Euro von genannter Marke immer noch gut entfernt. Selbst mit einigen Extras kommt man nicht über 17.500 Euro und erhält dafür ein stämmig wirkendes SUV mit moderaten Außenmaßen und angemessen geräumigem Innenraum.

Für eine erfreuliche Überraschung sorgt ausgerechnet der Turbodiesel. Denn er bietet nicht nur eine deutlich bessere Laufkultur als der Vorgänger, sondern reduziert dank SCR-Abgasreinigung mit AdBlue seinen Schadstoffausstoß auf ein Minimum. Saubere Abgase sind also auch im preissensiblen Segment möglich, wie Dacia eindrucksvoll zeigt. Eindrucksvoll deshalb, weil die Grenzwerte bei allen Tests deutlich unterschritten wurden, auch bei den RDE-Straßentests. Ansonsten bietet der Motor gute Leistungswerte und verbraucht nicht übermäßig viel.

Also alles perfekt? Nicht ganz, denn auch wenn spürbare Fortschritte beim Duster gemacht wurden, fehlt es ihm dennoch an Sicherheitsausstattung. Weder Notbremsassistent, der auch Personen erkennen und schützen könnte, noch Spurhalteassistent, der das Abkommen von der Fahrbahn verhindern könnte, sind verfügbar. Und auch die Komfortausstattung beschränkt sich im Grunde auf Klimaautomatik und Sitzheizung vorn. Auf Komfort kann man angesichts des günstigen Preises durchaus verzichten, Sicherheitsfunktionen sollten aber zumindest gegen Aufpreis verfügbar sein. Hier zeigt sich, dass Dacia auch nur mit Wasser kocht - aber gut kochen können sie trotzdem. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4 Cactus, Mitsubishi ASX, Seat Ateca, Subrau XV.

- + günstiger Preis, gute Platzverhältnisse vorn und im Kofferraum, sauberer Dieselmotor
- magere Sicherheitsausstattung, schlechte Rundumsicht, kein Xenon-/LED-Licht lieferbar

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,0

AUTOKOSTEN 1,4

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,0</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,4</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,6</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FF8C00; padding: 2px 5px;">3,8</span>
	Transport	<span style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px 5px;">2,4</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,0</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #008000; color: white; padding: 2px 5px;">2,2</span>

EcoTest ★★★★☆

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,5 Verarbeitung

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

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 5,9 l Diesel pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von etwa 845 km. Der AdBlue-Tank für die Abgasreinigung kann über einen gut zugänglichen Stutzen unter der Tankklappe befüllt werden, er fasst praxistaugliche 14,4 Liter. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 498 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 80 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und falls es ein Anhänger

### 3,9 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 Rundumsicht-Messung schneidet der Duster nur ausreichend ab, die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein, besonders die hinteren Säulen. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn noch



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

gefällig designt und erweckt nicht den Eindruck einer automobilen Verzichtserklärung. Der Unterboden ist nicht besonders sorgfältig gestaltet, so fehlt in weiten Teilen eine schützende und aerodynamisch optimierende Verkleidung und an einigen Stellen Unterbodenschutz - der Motor aber ist von unten verkleidet.

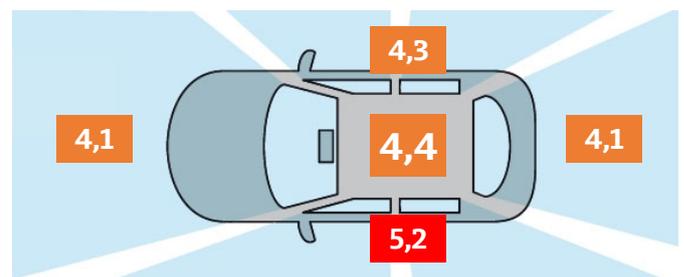
⊕ Dacia spendiert dem Duster statt eines einfachen Haltestabs sogar zwei praktische Gasdruckfedern, um die Motorhaube offen zu halten - das ist vorbildlich.

hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur 695 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Duster nicht lieferbar.

⊖ Gefährlich bei einem Dieselmodell: es fehlt ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen, dadurch lässt sich der Duster dCi aus Versehen problemlos mit Benzin betanken - mit entsprechend teuren Folgen.

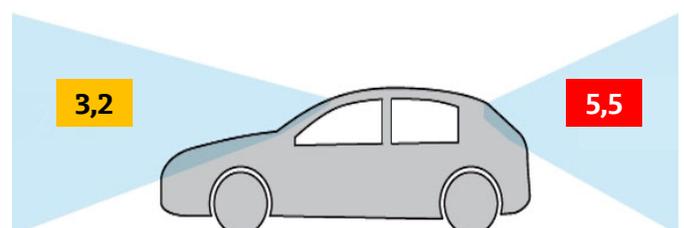
### Rundumsicht

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.



zufriedenstellend nah am Auto, hinten sieht es deutlich schlechter aus; daher empfiehlt sich sehr die optionale Rückfahrkamera, um niemanden und nichts zu übersehen. Ansonsten sind noch Parksensoren hinten verfügbar; vordere gibt es ebenso wenig wie einen Parkassistenten. 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

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Duster gelingt recht leicht, dank der höheren Karosserie befindet sich die Sitzfläche mit knapp 56 cm annähernd in idealer Höhe über der Straße. Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch. Die angemessen großen Türausschnitte sind vorne 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. Die Tasten der

## 2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Normalfall fasst der Kofferraum 410 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, stehen üppige 700 l zur Verfügung. Dann kann man auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 775 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.475 l Volumen verfügbar.

## 3,2 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 1,90 m darauf achten sollten, sich den Kopf nicht anzustoßen, zumal das Heckklappenschloss etwas absteht. Zum Schließen der Klappe gibt es eine Griffmulde, innen in der Verkleidung.

⊖ Die Ladekante befindet sich hohe 77 cm über der Straße, entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben

## 3,6 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 vier bodennahe Verzurrösen im Bereich der Ladekante und der Rücksitzlehne. Ein Kofferraum-Trenngitter

besonders hoch reichen. Die Scheinwerfer gibt es nur in Halogen-Ausführung, sie leuchten nicht besonders hell und haben eine überschaubare Reichweite. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich, die Leuchtweitenregulierung wird noch manuell über einen Seilzug bedient. Alle Rückspiegel können nicht automatisch abblenden, den Außenspiegeln fehlt ein asphärischer Bereich. Kurvenlicht, Abbiegelicht oder Fernlichtautomatik gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß, orientiert man sich am festen Schlüsselbart, kann man sie auch "blind" zuordnen. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten vorn wie hinten - das ist zu wenig, weil zu grob im Alltag. Am Dachhimmel sind, außer für den Fahrer, für alle außen Sitzenden Haltegriffe verbaut.



Immerhin 410 l Gepäck passen in den Kofferraum des Duster.

werden. Beim Ausladen sieht es nicht viel besser aus, dann muss die innere Stufe mit 12 cm überwunden werden. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine unpraktische Stufe und im Bereich der Lehnen steigt der Ladeboden an. Es gibt nur eine kleine Lampe im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig.

bietet Dacia über das Zubehörprogramm an, es ist für die Befestigung hinter der Rückbank vorgesehen.

⊖ Ansonsten verzichtet der Hersteller auf Befestigungsmöglichkeiten und Fächer für kleines Gepäck. Beim Zurückklappen der Lehnen ist unbedingt auf die äußeren Gurte zu achten, da sie leicht eingeklemmt und beschädigt werden können.

## 2,9 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Bei Dacia war der günstige Preis oft über Abstriche bei Bedienbarkeit und Optimierung sowie über die Verwendung alter Standards erkaufte. Aber auch die rumänische Marke macht immer mehr Fortschritte, wie man am Beispiel des Duster gut sehen kann. Das Lenkrad lässt sich - im Gegensatz zum Sandero - in Höhe und Reichweite justieren. Der Scheibenwischer verfügt über eine Tippfunktion - ein kleiner Fortschritt, auch wenn ein Regensensor oder ein einstellbares Intervall noch fehlen. Der Sensor für die Abblendlichtsteuerung ist dagegen Serie. Den Schlüssel ins Zündschloss einzufädeln bedarf etwas Übung. Schalthebel und Pedale passen für die meisten Statuen. Die Bedieneinheit für die Klimaautomatik liegt reichlich tief, die Funktionen sind aber gut verständlich und die Tasten und Drehregler übersichtlich angeordnet. Es gibt vorn elektrische Fensterheber (hinten für 150 Euro optional, nicht im Testwagen), nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf- und Ab-Automatik mit Einklemmschutz. 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 wird im Display genau hingewiesen (offene Motorhaube wird nicht angezeigt). Der serienmäßige Bordcomputer informiert über Verbrauchs- und Streckenparameter.

### 3,1 Multimedia/Konnektivität

Ein Radio mit CD-Player, mit USB- und AUX-Anschluss sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sind Serie. Gegen Aufpreis erhält man ein Navigationssystem mit 7-Zoll-Touchscreen. Das 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. Bei der Navi-Option ebenfalls

### 2,6 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht noch für deutlich mehr (knapp 2,10 m Personengröße). Die Innenbreite ist allgemein betrachtet durchschnittlich, für den Duster geht sie in Ordnung. In der Summe ergibt sich insgesamt ein angenehmes

☹ Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung kann man nicht anpassen. 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 - mechanisch via Seilzug. Die Fenster lassen sich mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen.



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

dabei ist Apple CarPlay und Android Auto. Das Kartenmaterial für Ost- oder Westeuropa kostet je 50 Euro Aufpreis, es wird auf dem integrierten Speicher abgelegt, der nur dafür und nicht beispielsweise für Media-Dateien nutzbar ist. Mit der "Sprachsteuerung" können Funktionen im gekoppelten Handy gesteuert werden, wenn es dies unterstützt - das Mediasystem selbst lässt sich mit Sprachbefehlen nicht bedienen.

Raumgefühl, das von der beschriebenen vergleichsweise üppigen Kopffreiheit herrührt.

### 3,2 Raumangebot hinten

Hinten gehts im Duster nicht mehr ganz so großzügig zu, etwa 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 über 1,90 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.

### 3,8 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 ein Liter große Flaschen. Die Fächer in den hinteren Türen sind dafür zu schmal, sie fassen lediglich Kleinigkeiten - aber immerhin gibt es sie. Darüber hinaus bietet der Duster Lehnentaschen hinten sowie



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

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

## 3,4 KOMFORT

### 2,8 Federung

Die Federung des Duster ist komfortorientiert ausgelegt, sportliche Ambitionen liegen ihr fern. Das passt gut zum Charakter des Fahrzeugs. Damit ist das kompakte SUV im Alltag kommod unterwegs, die Karosserie schwingt zwar etwas mehr nach, aber dafür werden schlechte Straßen angemessen abgefedert. Innerorts ist man damit gut bedient, Bodenwellen oder Einzelhindernisse schluckt das Fahrwerk in brauchbarer Weise. Die

längeren Federwege wirken sich auch beim Überfahren von Geschwindigkeitshügeln positiv aus, diese können gut geschluckt werden. 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 leichte Nachschwingtendenzen, bleibt aber insgesamt gut beherrschbar.

### 3,9 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt relativ bequem, hat aber bei Querbeschleunigung kaum Seitenhalt, weil die Konturen aufgrund der weichen Unterpolsterung eher optischer Natur sind. Vorn wie hinten müssen die Insassen ohne Mittelarmlehne auskommen. Die Kopfstützen sind in der Höhe einstellbar, ihr Abstand zum Kopf jedoch nicht.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, für den Beifahrersitz fehlt diese; Erwachsene ab etwa 1,80 m Größe sitzen schon recht hoch und näher als nötig am Dachhimmel. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart. Stützt man sich dort 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 Oberschenkelauflage.

### 3,5 Innengeräusch

Mit 130 km/h unterwegs liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 69,8 dB(A) - ein annehmbarer Wert. Dazu trägt auch der kultiviert laufende neue Dieselmotor bei, den man bei mittleren Drehzahlen und moderater Last kaum hört. Was

auch daran liegt, dass die sonstigen Fahr- und Windgeräusche nicht besonders niedrig sind. Trotzdem kann man hier insgesamt Fortschritte zum Vorgänger feststellen und angesichts des günstigen Preises eine angemessene Leistung attestieren.

### 3,6 Klimatisierung

Im Duster in Comfort-Ausstattung verbaut Dacia serienmäßig nur eine Klimaanlage - eine Variante mit automatischer Regelung ist für günstige 200 Euro Aufpreis zu haben (im Testwagen vorhanden). Die Klimaautomatik 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 kann als Option geordert werden, ebenso eine Standheizung - diese kostet aber enorme 1.560 Euro, angesichts der sonst günstigen Aufpreispolitik ein hoher Preis.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen

Der Vierzylinder verfügt über 1,5 Liter Hubraum und kann so seine 116 PS und 260 Nm maximales Drehmoment souverän generieren. Man kann mit dem Duster in jedem Fall angemessen flott unterwegs sein. Nur im sechsten Gang geht dem Turbodiesel etwas die Luft aus, dieser ist mehr zum Kraftstoffsparen hilfreich. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im

vierten Gang ist in 9,8 Sekunden erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang in 15,1 Sekunden und im sechsten Gang in langen 22,3 Sekunden. Muss es schnell gehen, z.B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in etwa sieben Sekunden möglich (im 3. Gang).

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Beim Motor hat sich viel getan, die Vibrationen wurden reduziert und fallen damit nicht störend auf; der Vierzylinder zeigt sich kultiviert, außer bei ganz niedrigen Drehzahlen. Das gilt auch für die Geräuschentwicklung, nur unter 1.500 1/min gibt sich das Aggregat etwas brummig, über 3.000 1/min wird er zunehmend lauter, aber nicht wirklich dröhnig. Die deutlichen

Verbesserungen zu früheren Versionen sind offensichtlich und machen den Motor zu einem passenden Begleiter im Duster. Denn überdies gefällt er mit seinem guten Ansprechverhalten - auch schon unter 1.500 1/min steht spürbar Leistung zur Verfügung. Hervorzuheben ist darüber hinaus die sehr gleichmäßige Leistungsabgabe.

### 2,2 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. 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 etwa 2.500 1/min. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch, das Abschalten und Starten des Motors erfolgt sehr kultiviert. Eine Berganfahrhilfe ist vorhanden.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,9 Fahrstabilität

Der Duster liegt insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Bei höheren Geschwindigkeiten hat man aufgrund der weicheren 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 Mittelage 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 noch gut beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert bei zu viel Leistungseinsatz wahllos durchdrehende vordere Antriebsräder. Beim Ausweichtest wird ein drohendes Übersteuern vom rigoros regelnden 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 Überschlagen, raubt dem Fahrzeug aber jegliche Fahrdynamik - eine feinere ESP-Regelung würde hier helfen.

## 2,9 Lenkung

Auch bei der Lenkung zeigen sich Fortschritte, denn die elektrische Servounterstützung ist variabel ausgelegt - bei niedrigen Geschwindigkeiten stärker, bei höheren Tempi 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 über drei Lenkradumdrehungen. Um die Nulllage hat man zwar immer noch wenig Gefühl, aber bei höheren Geschwindigkeiten ergibt sich ein brauchbares Rückstellmoment, so dass sich vor allem auf der Autobahn entspannter fahren lässt.

## 2,4 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei erstaunlich guten 34,7 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung) - auch hier sieht man wieder Fortschritte bei der Entwicklung. Die Bremse lässt sich passend dosieren und spricht angemessen an. Bremsst man in Kurven, drängt das Heck leicht nach außen, das Verhalten bleibt aber gut beherrschbar und im Grenzbereich regelt das ESP mit.

## 3,7 SICHERHEIT

### 4,3 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. In der getesteten Ausstattungsvariante Comfort gehört ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer und ein Tempomat zum Serienumfang. Weitere Systeme gibt es nicht - außer für das Topmodell Prestige gegen Aufpreis einen Totwinkel-Warner.

## 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
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

### 3,2 Passive Sicherheit - Insassen

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

verbaut. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von gut 1,95 m guten Schutz, hinten reichen sie leider nur für Personen bis etwa 1,70 m.

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

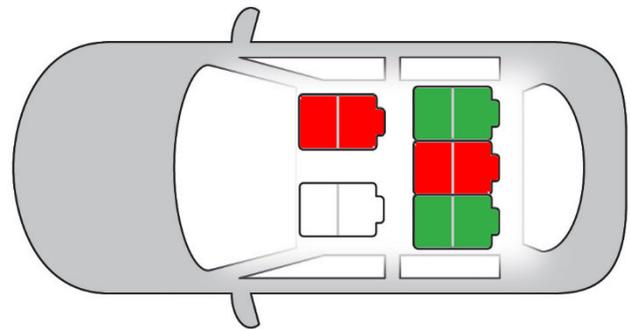
### 3,2 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der Duster nur ein ausreichend gutes Ergebnis im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm: 66 Prozent der möglichen Punkte. Auf dem Beifahrersitz sind Kindersitze laut Bedienungsanleitung nicht zugelassen, obwohl die Airbags über einen Schlüsselschalter deaktiviert werden können. Auf den hinteren 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 Angurten.

Fensterhebern vorn gibt es nur auf der Fahrerseite einen Einklemmschutz, das Beifahrerfenster muss ohne diesen auskommen.

#### Kindersitze

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



#### Notenskala

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

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich zu einfach von Kindern betätigen. An den elektrischen

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

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der Kraftstoffverbrauch des Duster mit dem neuen 115 PS dCi Motor liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt 5,9 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 187 g pro km, die nur 21 von 60 Punkten einbringt. Die Werksangabe von 4,2 l/100 km (nach NEFZ) liegt weit entfernt - der Ecotest berücksichtigt aber höhere, realistischere Anforderungen, neben 200 kg Zuladung ist auch ein Autobahn-Abschnitt (maximal 130 km/h) enthalten. Der Verbrauch innerorts liegt bei 5,1 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei 7,5 l Diesel pro 100 km. Diese üblicherweise ungewöhnlichen Einzelverbräuche ergeben sich aus dem vergleichsweise moderaten Fahrzeuggewicht - was Vorteile innerorts bringt - und der kaum vorhandenen aerodynamischen Optimierung - was entsprechend Nachteile bei höheren Geschwindigkeiten nach sich zieht.

#### 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	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Die eigentlich größte Überraschung und der größte Fortschritt im Duster ergibt sich durch den neuen Blue dCi Motor - von wegen böser Diesel, der ist richtig sauber. Im Vergleich zum Vorgänger-Motor konnten die Stickoxid-Emissionen um 90 bis 95 Prozent gesenkt werden, auf dem Prüfstand wie auf der Straße, wie separate RDE-Messungen zeigen. In allen Disziplinen, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, bleibt der Duster deutlich unter

den Grenzwerten. Die Abgase werden mit AdBlue- und SCR-Kat gereinigt, zusätzlich zu Oxikat und Partikelfilter. Dacia und die Konzernmutter Renault zeigen, dass auch in einem günstigen Modell eine vernünftige Abgasreinigung verbaut werden kann. Der Lohn sind volle 50 Punkte bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 21 Punkten für die CO<sub>2</sub>-Emissionen streicht der Duster Diesel 71 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest ein.

## 1,4 AUTOKOSTEN

### 1,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Den Duster gibt es ab 11.490 Euro - Brutto-Listenpreis. Für ein SUV der unteren Mittelklasse eine echte "Kampfansage". Dann aber ist der Duster so mager ausgestattet, dass er heutigen Ansprüchen eigentlich nicht mehr gerecht werden kann. Dann lieber eine der höheren Ausstattungslinien nehmen - selbst die höchste ist ab 15.000 Euro zu haben. Für den empfehlenswerten Diesel muss man allerdings tiefer in die Tasche greifen, kein Wunder, ist die verbaute Technik doch deutlich aufwendiger. Die getestete Comfort-Variante mit 115 PS Diesel kostet ab 15.900 Euro und bleibt selbst mit einigen Extras noch unter 17.500 Euro. Damit ist der Duster ein für dieses Budget vergleichsweise großes SUV. Natürlich darf man sich keinen

Illusionen hingeben, auch Dacia kann nicht zaubern und realisiert den Preis über Einsparungen beispielsweise bei Assistenzsystemen, von welchen es so gut wie keine gibt. Andererseits hält sich auch der Wertverlust dank des günstigen Kaufpreises in Grenzen. Die Ausstattung umfasst das Nötigste, es gibt nur wenige Extras und die sind zudem sehr günstig. Die Steuer liegt bei 236 Euro pro Jahr (nach WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert). Auch die Versicherung kommt nicht teuer, dank moderater Haftpflicht- und Kaskoeinstufungen. Die Kosten für Wartung und Reparaturen liegen dem Kaufpreis entsprechend auf niedrigem Niveau.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SCe 115 Access 2WD	TCe 130 GPF Comfort 2WD	TCe 150 GPF Adventure 2WD	Blue dCi 95 Essential 2WD	Blue dCi 115 Comfort 2WD	SCe 115 LPG Comfort 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1332	4/1332	4/1461	4/1461	4/1598
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	96 (131)	110 (150)	70 (95)	85 (116)	80 (109)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	156/4000	240/1600	250/1700	240/1750	260/2000	144/4000
0-100 km/h [s]	11,9	11,1	10,4	12,6	10,5	12,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	191	200	167	179	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/17/19	19/17/21	19/17/21	20/17/20	20/17/20	21/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	11.490	15.550	18.900	13.700	15.900	14.700

### Aufbau

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

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

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel (Reihe), Euro 6d-TEMP-EVAP, SCR-Kat, DPF	
Hubraum	1.461 ccm
Leistung	85 kW/116 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	179 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,4/4,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	142/110 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.341/1.804/1.626 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/453 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1.478 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Rumänien, Pitesti

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,8/15,1/22,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	215/65 R16 98H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,0/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/5,3/7,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 187 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	69,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.350/498 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/775/1.475 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>116 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>56 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>112 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>168 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	452 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	236 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/17/20		
Basispreis Duster Blue dCi 115 Comfort 2WD	15.900 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	17.320 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.420 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/200 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	500 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/500 Euro° (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	500 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/150 Euro
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/200 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	150 Euro
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (geteilt)

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 339 Euro (Zubehör)
Metalllackierung	470 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,0**

### AUTOKOSTEN

**1,4**

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

Stand: Juni 2019  
Test und Text: M. Ruhdorfer