



Dacia Duster TCe 130 GPF Prestige 2WD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW / 131 PS)

Musste Dacia früher noch die alten und bei den Franzosen eigentlich schon ausgemusterten Renault-Motoren "auftragen", haben heute die aktuellen und modernen Aggregate Einzug gehalten - nur diese können heute die hohen Hürden der Abgasgesetzgebung erfüllen. Ein klarer Vorteil für den Kunden, auch wenn die besonders günstigen Preise von damals nicht mehr ganz möglich sind. Im Testwagen arbeitet der neue 1,3 l-Turbobenziner, den es mit 131 und 150 PS gibt. Schon die "schwächere" Variante ermöglicht flotte Fahrleistungen und ist völlig ausreichend. Das kommode Fahrwerk macht aus dem Duster ohnehin keinen Sportler, egal wie kräftig der Antrieb ist. Dafür kann man sich über einen angemessenen Fahrkomfort freuen, gerade wenn die Straßen nicht in optimalem Zustand sind.

Die knapp 17.000 Euro für den Test-Duster in Prestige-Ausstattung und mit Turbomotor klingen erst mal sehr günstig für ein so geräumiges und durchaus schickes SUV, die Qualität aktueller Renault-Modelle darf man aber nicht erwarten. Auch bei der Sicherheitsausstattung sieht es "düster" aus. So hat Dacia durchaus mit sehr spitzem Stift kalkuliert, Veredelungen wie weiche Kunststoffe im Innenraum oder eine vernünftige Unterbodenverkleidung waren nicht mehr drin.

Letzteres ist nicht nur schlecht für den Schutz des Unterbodens, es erhöht spätestens ab Landstraßentempo den Verbrauch. So gönnt sich der 1,3 l-Turbo im Ecotest üppige 7,4 l/100 km. Deutlich sparsamer war die Dieselvariante mit 5,9 l/100 km unterwegs. Und weil die nur 350 Euro mehr kostet und ebenfalls sehr saubere Abgase hat, sollte der Duster Blue dCi 115 auch eine Überlegung wert sein. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4 Cactus, Mitsubishi ASX, Seat Ateca, Subrau XV.

- ⊕ gute Platzverhältnisse vorn und im Kofferraum, flotte Fahrleistungen, sauberer Benziner mit Partikelfilter, günstiger Preis
- ⊖ schlechte Rundumsicht, magere Sicherheitsausstattung, kein Xenon- oder LED-Licht lieferbar, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,7
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★☆☆☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,6 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 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 gefällig design und erweckt nicht den Eindruck einer automobilen

3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,4 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50 Liter Tank eine theoretische Reichweite von etwa 675 km - kein besonders guter Wert, mit dem Diesel im Duster kommt man deutlich weiter. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 492 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 Anhängerkupplung kann

3,7 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 Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein, besonders die hinteren Säulen. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn noch zufriedenstellend nah am Auto, hinten sieht es deutlich



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

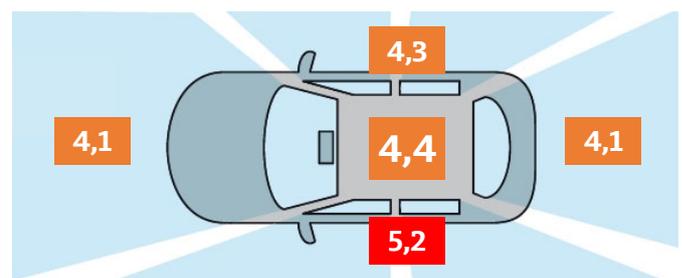
Verzichtserklärung. Der Unterboden ist wenig sorgfältig gestaltet, so fehlt in weiten Teilen eine schützende und aerodynamisch optimierende Verkleidung und an einigen Stellen Unterbodenschutz - der Motor ist von unten immerhin teilweise verkleidet.

⊕ 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.

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 1,5 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur 650 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.

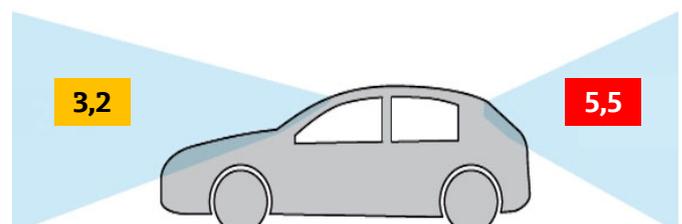
Rundumsicht

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.



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.

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 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.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Duster gelingt recht leicht, dank der höheren Karosserie befindet sich die Sitzfläche mit etwa 56 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 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 Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß, orientiert man sich am festen Schlüsselbart, kann man sie auch "blind" zuordnen. Für den überschaubaren Aufpreis von 200 Euro erhält man einen schlüssellosen Zugang, d.h. entfernt man sich mit dem Schlüssel, verriegelt der Duster automatisch; nähert man sich wieder, entriegelt er selbsttätig. Die typischen Knöpfe oder Sensorbereiche am Auto gibt es jedoch nicht, will man abweichend 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, 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 Haltegriffe verbaut.



Immerhin 410 l Gepäck passen in den Kofferraum des Duster.

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 Getränkeboxen 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 maximal 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 etwa 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

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 links im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig.

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 Verzurösen im Bereich der Ladekante und der Rücksitzlehne. Ein Kofferraum-Trenngitter

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 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 - außer man wählt die Option "Keycard Handsfree", dann muss man nur noch den Startknopf drücken, ein klassisches Zündschloss gibts dann nicht mehr. Schalthebel und Pedale passen für die meisten Staturen. Die Bedieneinheit für die Klimaautomatik liegt reichlich tief, die Funktionen sind aber gut verständlich und die Tasten und Drehregler übersichtlich angeordnet. Es gibt vorn und hinten elektrische Fensterheber, jedoch 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 Nötige; 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. Auf offene Türen oder die Heckklappe wird im

Display genau hingewiesen (offene Motorhaube wird nicht angezeigt). Der serienmäßige Bordcomputer informiert über Verbrauchs- und Streckenparameter.

⊖ 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.

2,8 Multimedia/Konnektivität

Die Prestige-Ausstattung wartet serienmäßig mit dem Navigationssystem Media-Nav Evolution mit USB- und AUX-Anschluss sowie einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung auf. Das Navigationssystem wird über einen 7-Zoll-Touchscreen gesteuert und hat zumindest für Ein/Aus und die Lautstärke noch Hardwaretasten. Das integrierte Radio verfügt u.a. über DAB+ Empfang, ein CD-Laufwerk gibt es nicht. Verkehrsbehinderungen werden über TMC empfangen, ein inzwischen in die Jahre gekommener Dienst, der Verkehrsstörungen nur recht

grob verorten kann. Ebenfalls dabei sind 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.

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 als Vertreter der

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.

3,5 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. Unter dem Baufahrersitz findet man eine Schublade, die zwar nachträglich eingesetzt aussieht, aber eine brauchbare Größe hat. Die Fächer in den hinteren Türen sind für Liter-

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



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

flaschen 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

2,8 Federung

Die Federung des Duster mit dem 130 PS-Benzinmotor ist eine Idee straffer als mit Dieselmotor ausgelegt, aber dennoch weiterhin komfortorientiert - sportliche Ambitionen liegen dem rumänischen SUV fern. Das passt gut zum Charakter des Fahrzeugs. Damit ist das kompakte SUV im Alltag kommod unterwegs, die Karosserie schwingt zwar etwas 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.

3,7 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. Die Mittelarmlehne vorn lässt sich nur wegklappen, aber nicht in der Höhe einstellen; hinten gibt es gar keine Mittelarmlehne. 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, 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 Oberschenkelauflage.

3,3 Innengeräusch

Mit 130 km/h unterwegs liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 68,9 dB(A) - ein zufriedenstellender Wert. Bei dieser Geschwindigkeit hält sich der Motor noch im Hintergrund, wird erst darüber dröhnig. Die sonstigen Fahr- und

Windgeräusche sind nicht besonders niedrig. Trotzdem kann man hier insgesamt Fortschritte zum Vorgänger feststellen und angesichts des günstigen Preises eine angemessene Leistung attestieren.

3,5 Klimatisierung

Im Duster selbst in der Prestige-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 je nach Motorisierung eine Standheizung - diese kostet aber enorme 1.560 Euro, angesichts der sonst günstigen Aufpreispolitik ein hoher Preis.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder verfügt über 1,3 Liter Hubraum und generiert seine Leistung von 131 PS und seine 240 Nm maximales Drehmoment über einen Turbolader. So geht es bei Bedarf mit dem Duster flott voran. Selbst im sechsten Gang zieht der Motor noch spürbar und erleichtert dadurch

schaltfaules Fahren. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang ist in 7,3 Sekunden erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang in 10,3 Sekunden und im sechsten Gang in 14,4 Sekunden. Muss es schnell gehen, z.B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in 5,6 Sekunden möglich (im 3. Gang).

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1,3 l-Vierzylinder erzeugt nur wenig Vibrationen, die im Innenraum zu spüren wären. Der Abstand zum Diesel ist aber nicht so groß wie früher, weil vor allem der Diesel besser geworden ist. Akustisch könnte der Benziner noch etwas Optimierung vertragen, er ist unter 1.500 1/min brummig. Über 3.000 1/min wird er unter Last unangenehm laut, über 3.500

1/min geht die Lautstärke kurioserweise wieder etwas zurück - beim Ausdrehen wirds dann wieder laut. Dafür ist das Ansprechen des Turbobenziners gut, auch schon unter 1.500 1/min gibt er spürbar Drehmoment ab, und das auch angemessen gleichmäßig.

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 kuppeln. Unterm Strich ergibt sich aber

ein deutlicher Fortschritt zu früheren Getrieben in Dacias. Die Ganganschlüsse passen gut, der sechste Gang ist in Kombination mit einem Benziner angemessen lang übersetzt; bei 130 km/h dreht der Motor mit etwa 2.800 1/min. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch, das Abschalten und Starten des Motors erfolgt sehr kultiviert. Eine Berganfahrhilfe ist vorhanden.

3,0 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 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. 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 einen Überschlag, raubt dem Fahrzeug aber jegliche Fahrdynamik - eine feinere ESP-Regelung würde hier helfen.

2,9 Lenkung

Auch bei der Lenkung zeigen sich die Fortschritte, denn 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 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.

3,1 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt im Falle einer Notbremsung bei zufriedenstellenden 36,8 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung). Die Bremse lässt sich passend dosieren und spricht

angemessen an. Bremst man in Kurven, drängt das Heck leicht nach außen, das Verhalten bleibt aber gut beherrschbar und im Grenzbereich regelt das ESP.

3,7 SICHERHEIT

4,2 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 Prestige gehören ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer und ein Tempomat zum Serienumfang. Ein Totwinkel-Warner ist gegen Aufpreis verfügbar. Weitere Systeme gibt es nicht.

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.

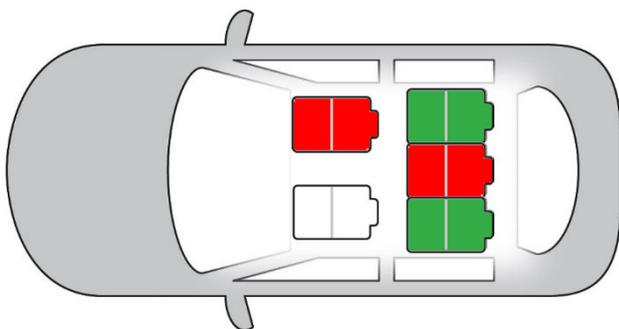
⊖ Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

3,4 Kindersicherheit

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

Kindersitze

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



Notenskala

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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.

⊖ 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 muss ohne diesen auskommen.

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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Kraftstoffverbrauch des Duster mit dem neuen 131 PS TCe Motor liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt hohen 7,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 204 g pro km, die nur 15 von 60 Punkten einbringt. Die Werksangabe von 6,0 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 7,0 l, außerorts bei 6,7 l und auf der Autobahn bei sehr hohen 9,0 l Super pro 100 km. Der ungewöhnlich geringe Unterschied zwischen innerorts und außerorts ergibt 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	7,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,4	
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 TCe GPF Motor - der ist richtig sauber. Im Vergleich zum Vorgänger-Motor konnten die CO- und Feinstaub-Emissionen erheblich 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 zusätzlich

mit einem Otto-Partikelfilter (= GPF) gereinigt. 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 15 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Duster mit Turbobenziner 65 Punkte, damit aber nur drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

1,5 AUTOKOSTEN

1,5 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 im Grunde nicht mehr gerecht werden kann. Daher lieber eine der höheren Ausstattungslinien wählen - selbst die höchste (Sondermodell ausgenommen) ist ab 16.850 Euro zu haben. Dafür gibts das Modell mit dem 1,3 l-Turbobenziner und Prestige-Ausstattung im Test. Für 350 Euro Aufschlag könnte man den 115 PS-Diesel ordern, der eine Überlegung wert ist - weil deutlich sparsamer und auch sehr sauber. Mit Preisen zwischen 17.000 und 19.000 für die Topausstattung ist der Duster ein günstiges und

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 für die Test-Variante bei 156 Euro pro Jahr (nach WLTP-CO₂-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	TCe 100 Access 2WD	TCe 130 GPF Comfort 2WD	TCe 150 GPF Adventure 2WD	Blue dCi 115 Comfort 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1332	4/1332	4/1461
Leistung [kW (PS)]	74 (101)	96 (131)	110 (150)	85 (116)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/2750	240/1600	250/1700	260/2000
0-100 km/h [s]	12,5	11,1	10,4	10,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	191	200	179
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	125	138	138	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	19/17/21	19/17/21	20/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	118	156	156	220
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	11.490	15.550	18.900	15.900

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), Partikelfilter	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	96 kW/131 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	7,0/6,0 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	159/138 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.341/1.804/1.626 mm
Leergewicht/Zuladung	1.309/453 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445/1478 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/1.500 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)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,3/10,3/14,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R17 96H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 m
EcoTest-Verbrauch	7,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/6,7/9,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	173 g/km (WTW* 204 g/km)
Reichweite	675 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.270/492 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/775/1.475 l

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

Betriebskosten	150 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	102 Euro	Wertverlust	161 Euro
Monatliche Gesamtkosten	476 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹⁾	156 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/17/21		
Basispreis Duster TCe 130 GPF Prestige 2WD	16.850 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	17.790 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.970 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹⁾ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/450 Euro (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	200 Euro*

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	450 Euro (Paket)

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 349 Euro
Metalllackierung	490 Euro*
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,1

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: September 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer