



## Dacia Duster TCe 150 Prestige 4WD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

**A**llradantrieb, 150 PS, Klimaautomatik, Navigationssystem, Rückfahrkamera, Tempomat, tadellose Abgasreinigung: Alles serienmäßig in einem SUV mit vernünftigem Platzangebot, ordentlicher Lenkungs- und Fahrwerksabstimmung und gefälligem Äußeren für 21.650 Euro. Klingt gerade angesichts der derzeitigen Preise auf dem Gebrauchtwagenmarkt nach einem Angebot, das man nicht ablehnen kann. Im ADAC Autotest zeigt sich, ob der Dacia Duster TCe Prestige 4WD einen Haken hat.

Optional auf jeden Fall, für keine 400 Euro bekommt man einen starren Haken hintendran, mit dem man gebremste Hänger bis anderthalb Tonnen ziehen darf. Schaut man sich weiter in der Aufpreis- und Ausstattungsliste um, dämmert einem dann schon, wie Dacia die niedrigen Preise realisiert: Aktuelle Schmankele wie Head-up-Display, Verkehrszeichenerkennung oder Fernlichtassistent gibt es nicht. Verschmerzbar, denn bei einem Dacia erwartet man andere Werte, wie etwa Praktikabilität - hier ist der Duster aber nicht besser als die Konkurrenz, nur zwei Verzurrösen im Kofferraum sind für einen echten Praktiker gar wirklich unwürdig.

Beim zweiten Blick, kommt dann die endgültige Ermüchterung: Die Sicherheitsausstattung ist für ein Auto des Jahres 2022 ein schlechter Witz. Es gibt keinerlei autonome Notbremsassistenten, auch keinen Spurhalteassistenten. Immerhin einen Totwinkel-Warner gibt es, der nutzt aber auch nur die Ultraschallsensoren der Einparkhilfe und nicht leistungsfähigere Radarsensoren. Nicht nur die aktive, auch die passive Fahrzeugsicherheit lässt zu wünschen übrig: Nur drei Sterne im Euro NCAP-Test sind keine Empfehlung wert.

Es bleibt ein durchwachsendes Bild des Duster: Er macht vieles richtig und bietet alles, was ein Auto grundsätzlich können muss für einen guten Preis. Der annähernd vollständige Verzicht auf Assistenzsysteme und die nachlässige oder durch den Rotstift beschnittene Ingenieursleistung in Sachen Crashesicherheit sind aber eine sehr dunkle Kehrseite der Medaille. **Konkurrenten:** u.a. Seat Ateca, Subaru XV, VW T-Roc.

- +** gute Platzverhältnisse, flotte Fahrleistungen, tadellose Abgasreinigung, günstiger Preis
- schlechte Rundumsicht, magere Sicherheitsausstattung, mäßige Crashtestergebnisse, hoher Verbrauch

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 4,1

**AUTOKOSTEN** 1,8

### Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,8
	Langstrecke	4,0
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,9

**Ecotest** ★★☆☆☆

## 3,2 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 teils unsauber 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 designt

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 8,1l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50-l-Tank eine theoretische Reichweite von etwa 615 km - kein besonders guter Wert, mit dem Diesel im Duster kommt man deutlich weiter. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 459 kg – das reicht meist für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 80

### 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 schlechter aus; daher ist die serienmäßige Rückfahrkamera sehr praktisch, um nichts und niemanden zu übersehen.



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

und erweckt nicht den Eindruck einer automobilen 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.

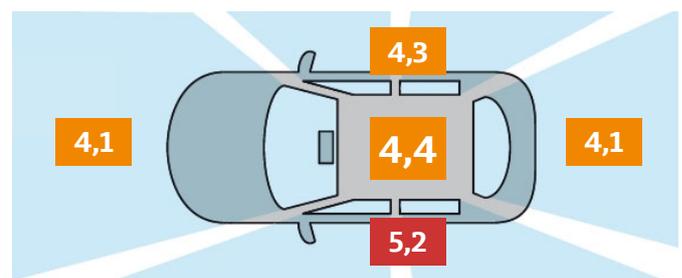
⊕ Dacia spendiert dem Duster statt eines einfachen Haltestabs sogar zwei praktische Gasdruckfedern, um die Motorhaube bei Bedarf zu heben und offen zu halten - das ist vorbildlich und würde man hier nicht erwarten.

kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und falls es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 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 Ersatzrad behelfen.

Parksensoren hinten sind ebenfalls Serie, vordere gibt es keine, ebenso wenig einen Parkassistenten. Dafür gibt es für recht

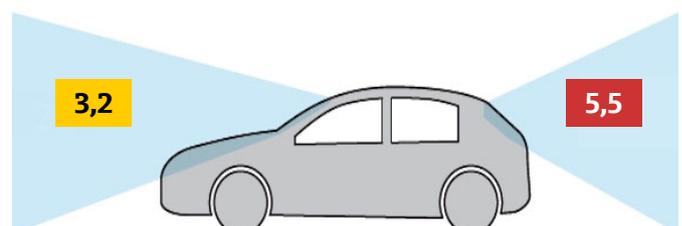
### Rundumsicht

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.



schmalen Aufpreis drei weitere Kameras vorn und in den Außenspiegeln, um die gesamte Fahrzeugumgebung im Auge behalten zu können. Eine aus den Kameradaten errechnete 360-Grad-Ansicht gibt es aber nicht. Heck- und Frontkamera schalten sich beim Rangieren je nach Fahrtrichtung automatisch ein, die seitlichen Kamerabilder muss man manuell auswählen. Das Ganze funktioniert im Alltag aber ordentlich.

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

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

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Duster gelingt recht leicht, dank der höheren Karosserie befindet sich die Sitzfläche mit etwa 57 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 und damit unpraktischen Schlüsselbart, kann man sie auch "blind" zuordnen. Für den überschaubaren Aufpreis von 300 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 Türgriff 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 nicht klappbare Haltegriffe verbaut.

## 2,7 Kofferraum-Volumen

Im Normalfall fasst der Kofferraum 310 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum dachhoch, stehen üppige 600 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 675 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind maximal 1.360 l Volumen verfügbar.

Verzichtet man auf der Reserverad, ist der Kofferraumboden deutlich niedriger und man hat rund 100 l mehr Stauraum.



Lediglich 310 l Gepäck passen in den Kofferraum des Duster.

## 3,0 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 zwei Griffmulden innen in der Verkleidung.

⊖ Die Ladekante befindet sich hohe 78 cm über der Straße, entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Durch den wegen des Reserverads höheren Ladeboden ist dieser auf Höhe der Ladekante - praktisch beim Ausladen. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich dennoch eine unpraktische Stufe und im Bereich der Lehnen steigt der

Ladeboden an. Es gibt nur eine schwache Lampe links im Kofferraum, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig.

### 3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Allerdings muss der Mittelgurt zunächst ausgehängt und die Gurtzunge im Dachhimmel befestigt werden. Es gibt nur zwei kleine Haken oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen sowie ebenfalls nur zwei bodennahe Verzurrösen im Bereich der Ladekante und der Rücksitzlehne.

⊖ 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.

## 3,1 INNENRAUM

### 3,0 Bedienung

Bei Dacia war der günstige Preis oft über Abstriche bei Bedienbarkeit und Optimierung sowie über die Verwendung alter Standards erkauft. Aber auch die rumänische Marke macht Fortschritte, wie man am Beispiel des Duster gut sehen kann. Das Lenkrad lässt sich 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 nun acht Zoll großen Touch-Monitor gesteuert, auch die Lautstärke muss nun über Touchflächen geändert werden - ein Rückschritt. Die Instrumente sind schlicht gehalten und beschränken sich auf das Nötige, an der Ablesbarkeit gibt es jedoch nichts auszusetzen; eine Anzeige für die Öltemperatur gibt es nicht, über das BC-Menü kann man aber die Kühlmitteltemperatur als Balkenanzeige aufrufen. Ist der Motor noch kalt, weist zusätzlich eine blaue Kontrollleuchte extra darauf hin. Auf offene Türen oder die Heckklappe wird im Display genau hingewiesen (offene



Mit fast 78 cm liegt die Ladekante des Kofferraums sehr hoch und macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

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. Die Fenster lassen sich mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen.



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

### 3,2 Multimedia/Konnektivität

Die Prestige-Ausstattung wartet serienmäßig mit dem Navigationssystem Media-Nav Evolution mit USB-Anschluss sowie einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung auf. Das Navigationssystem wird über einen Acht-Zoll-Touchscreen gesteuert und hat keine haptischen Tasten mehr. Das integrierte Radio verfügt u.a. über digitalen 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, die sogar kabellos nutzbar sind. 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 (über 2,0 m Personengröße). Die Innenbreite ist allgemein betrachtet durchschnittlich, für den Duster als Vertreter der Kompakt-

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

### 3,4 Raumangebot hinten

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

### 3,4 Innenraum-Variabilität

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



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

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

## 3,3 KOMFORT

### 2,7 Federung

Das Fahrwerk der Allrad-Duster unterscheidet sich von den Fronttrieblern: Es hat statt einer einfachen Verbundlenker-Hinterachse eine Mehrlenkerachse. Wie bei den anderen Dustern ist die Grundauslegung komfortorientiert, was durch die bessere Technik auch von ordentlichem Erfolg gekrönt ist. Vor allem ist die Stuckerneigung geringer.

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 vom Fahrwerk angemessen verarbeitet. Innerorts ist man damit gut bedient, Bodenwellen oder Einzelhindernisse schluckt das Fahrwerk ordentlich. 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, liegt aber insgesamt recht ruhig.

### 3,7 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht 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 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. Erwachsene ab etwa 1,80 m Größe sitzen schon recht hoch und nahe am Dachhimmel. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart, nur die vorderen Türen haben gepolsterte Armauflagen - stützt man sich hinten mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Ebenso wenig ist eine HöhenEinstellung für die Gurte vorhanden. Die schwach konturierte Rückbank bietet wenig Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen nicht viel Oberschenkelauflage.

### 3,6 Innengeräusch

Mit 130 km/h unterwegs liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 70,5 dB(A) - ein recht hoher 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 angesichts des günstigen Duster-Einstiegspreises eine noch angemessene Leistung attestieren.

### 3,3 Klimatisierung

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

geschlossen, nicht jedoch die Intensität eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es mittig oder außen keine eigenen Luftdüsen, im Fußbereich jedoch schon. Eine Sitzheizung für die Vordersitze kann als Option geordert werden, ebenso eine Standheizung.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Benziner verfügt über 1,3 Liter Hubraum und generiert seine Leistung von 150 PS und seine 250 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 6,0 s erledigt, das gleiche klappt im

fünften Gang in 9,1 s und im vergleichsweise langen sechsten Gang in immer noch zügigen 16,5 s. Muss es schnell gehen, z.B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in 5,4 s und 80 auf 120 km/h in 7,3 s möglich (jeweils im 3. Gang gefahren). Laut Hersteller ist der Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h in 10,4 s erledigt und erst bei 198 km/h Schluss mit der Beschleunigung.

### 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1,3 l-Vierzylinder erzeugt nur wenig Vibrationen, die im Innenraum zu spüren wären. Akustisch könnte der Benziner noch etwas Optimierung vertragen, er ist unter 1.500 1/min brummig und beim Ausdrehen laut. Dafür ist das Ansprechen des Turbobenziner angenehm. Auch schon unter

1.500 1/min gibt er spürbar Drehmoment ab, und das auch angemessen gleichmäßig. Der Motor ist ein echter Quell der Freude, überraschend spontan hängt er am Gas und treibt den Duster munter voran.

## 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 passend zum Allradantrieb 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 - nach einigen Kilometern aber hat man sich angewöhnt, die Kupplung entsprechend zu bedienen. Unterm Strich ergibt sich ein deutlicher Fortschritt zu früheren Getrieben in Dacias. Die Ganganschlüsse passen gut, der sechste Gang ist 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.

Der Allradantrieb verfügt über mehrere Modi. Der standardmäßige Auto-Modus schaltet die Hinterachse bei Bedarf automatisch zu. Ansonsten kann man noch manuell in einen reinen Frontantriebsmodus schalten oder einen Lock-Modus mit gesperrtem Mittendifferential wählen. Letzterer ist bis 80 km/h verfügbar und empfiehlt sich nur für den Geländeeinsatz oder auf vereisten/verschneiten Straßen. Fährt man mit gesperrtem Differential, kann man im Bereich von 5 bis 30 km/h eine Bergabfahrhilfe nutzen, die die Geschwindigkeit automatisch konstant hält.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

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

eine Bremsung, bleibt der Duster auch dann gut beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs.

Beim Ausweichtest wird ein drohendes Übersteuern vom rigoros 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 zuverlässig, raubt dem Fahrzeug aber jegliche Fahrdynamik - eine feinere ESP-Regelung würde hier helfen. Bremsst man in Kurven, drängt das Heck leicht nach außen, das Verhalten bleibt aber gut beherrschbar und im Grenzbereich regelt dann das ESP unmissverständlich.

### 2,9 Lenkung

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

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

### 2,5 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt im Falle einer Notbremsung bei zufriedenstellenden 35,2 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung).

Die Bremse lässt sich passend dosieren und spricht angemessen an.

## 4,6 SICHERHEIT

### 4,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Die Serienausstattung des Duster beinhaltet die gesetzlichen Mindestanforderungen wie ESP, eine Reifendrucküberwachung und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen - reagieren muss er aber eigenständig. Der Verzicht auf ein autonomes Notbremsystem ist nicht mehr zeitgemäß. In der getesteten Ausstattungsvariante Prestige gehören ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer und ein Tempomat zum Serienumfang, seit dem Facelift ist beim Prestige auch der Totwinkel-Warner serienmäßig. Weitere Systeme gibt es nicht. Leider haben es die Rumänen versäumt, den Duster im Rahmen des Facelifts wieder auf den aktuellen Stand der Sicherheitstechnik zu bringen.

### 3,4 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht die Vorfacelift-Version des Dacia Duster im Gesamtergebnis nur drei von fünf Sternen (Test Dezember 2017). Für die Insassensicherheit gibt es bei den Crashtests 71 Prozent der möglichen Punkte. Der Duster ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind an allen äußeren Sitzen verbaut. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von gut 1,95 m guten Schutz, hinten reichen sie leider nur für Personen bis etwa 1,70 m. Ein (Hunde-)Trenngitter bietet Dacia über das Zubehörprogramm an.

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

### 3,4 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der Duster nur ein ausreichendes Ergebnis im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm: 66 Prozent der möglichen Punkte. Auf den hinteren äußeren Plätzen lassen sich Kindersitze mit dem Gurt problemlos befestigen. Die äußeren Gurte sind lang und die Anlenkpunkte ideal. Isofix steht auf der Rückbank links und rechts zur Verfügung, inklusive i-Size-Freigabe. Leider sind diese etwas versteckt zwischen den Polstern, aber dennoch problemlos erreichbar. Auch mit dem Gurt kann man hier Sitze gut befestigen, die Gurtschlösser sind allerdings nicht starr befestigt und erschweren so das einhändige Angurten.

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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Fensterhebern vorn gibt es nur auf der Fahrerseite einen Einklemmschutz, das Beifahrerfenster muss ohne diesen auskommen. Auf dem Beifahrersitz sind Kindersitze laut Bedienungsanleitung nicht zugelassen, obwohl die Airbags über einen Schlüsselschalter deaktiviert werden können. Auch der Fondmittelsitz ist für Kindersitze nicht geeignet, wenn auch vom Hersteller freigegeben: Isofix ist nicht vorhanden, der Gurt sehr kurz und darüber hinaus die Gurtanlenkpunkte viel zu nah beieinander, um einen Kindersitz stabil zu befestigen.

### 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

## 3,1 UMWELT/ECOTEST

### 5,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der Kraftstoffverbrauch des Duster mit 150 PS und Allradantrieb liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt hohen 8,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 222 g pro km, die nur 9 von 60 Punkten einbringt. Der Verbrauch innerorts liegt bei 7,7 l, außerorts bei 7,4 l und auf der Autobahn bei sehr hohen 9,5 l Super pro 100 km. Der spritzige Motor will also ordentlich gefüttert werden, wozu auch die extrem schlechte Aerodynamik (cw-Wert 0,42) beiträgt.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der TCe-Motor ist richtig sauber. 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 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.

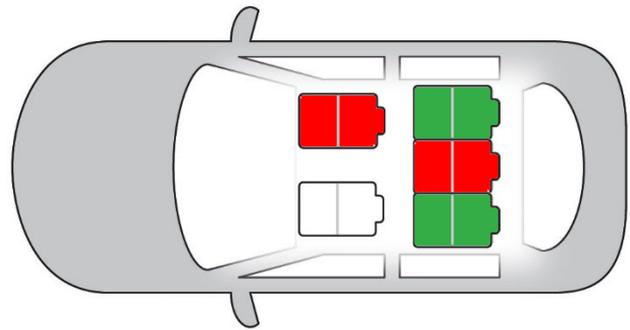
## 1,8 AUTOKOSTEN

### 1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Den Duster gibt es ab 12.290 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.

### Kindersitze

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



### Notenskala

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

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

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Zusammen mit den schmalen 9 Punkten für die CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt es für den Duster mit Turbobenziner 59 Punkte und damit aber nur drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Daher lieber eine der höheren Ausstattungslinien wählen - selbst die höchste namens Prestige (Sondermodelle ausgenommen) ist ab 16.850 Euro zu haben. Mit dem 150 PS starken Benziner und mit Allrad muss man für den Duster

Prestige mindestens 21.650 Euro einkalkulieren - diese Variante ist der teuerste Duster. Damit ist der Dacia 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 zumindest der absolute 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 Testvariante bei 157 Euro pro Jahr. 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	Duster TCe 90 Access 2WD	Duster TCe 130 Comfort 2WD	Duster TCe 150 Prestige 2WD EDC	Duster Blue dCi 115 Essential 2WD	Duster TCe 100 ECO-G Essential 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1332	4/1332	4/1461	3/999
Leistung [kW (PS)]	67 (91)	96 (131)	110 (150)	85 (116)	74 (101)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/2750	240/1600	250/1700	260/1750	160/2000
0-100 km/h [s]	13,1	10,6	9,7	10,2	15,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	166	193	199	183	168
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,6 l/n.b. S	5,7 l/n.b. S	5,4 l/n.b. S	4,3 l/n.b. D	7,1 l/n.b. FG
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	129/137	131/141	121/141	112/127	116/125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/16/16	20/16/19	20/16/19	20/16/18	22/15/14
Steuer pro Jahr [Euro]	109	127	127	208	82
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	431	526	530	475	439
Preis [Euro]	12.290	17.450	20.950	16.250	14.350

### 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-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 5.250 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.700 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	139 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	m²/0,42
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.341/1.804/1.621 mm
Leergewicht/Zuladung	1.399/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	411/1.444 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Rumänien, Mioveni

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,0/9,1/16,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R17 96H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,0 m
Ecotest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/7,4/9,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	192 g/km (WTW* 222 g/km)
Reichweite	615 km
Innengeräusch 130 km/h	70,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.390/459 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/675/1.360 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>151 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>68 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>103 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>226 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	548 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	157 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/16/19		
Basispreis Duster TCe 150 Prestige 4WD	21.850 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.09.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	23.090
Km-Stand bei Testbeginn	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](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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/350 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	300 Euro°

### SICHERHEIT

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

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung (starr/abnehmbar)	362 Euro/609 Euro
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**4,1**

### AUTOKOSTEN

**1,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,2</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	3,6	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	3,7	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,8	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,7</b>
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	3,5	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>3,1</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>4,6</b>
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,6
Multimedia/Konnektivität	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	3,4
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	4,5
Innenraum-Variabilität	3,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,1</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,3</b>	Verbrauch/CO2	5,1
Federung	2,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,7		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	3,3		

Stand: März 2022  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.