

---

## Fahrbericht Dacia Duster: Feinschliff für den rumänischen Staubwedel

Von Guido Borck

Er gilt als Deutschlands günstigster SUV und startet bei gerade einmal 11.990 Euro. Die Rede ist vom Dacia Duster. Inzwischen befindet sich die aktuelle Ausgabe der rumänischen Renault-Tochter seit drei Jahren auf dem Markt. Damit der 4,34 Meter lange Duster nicht nur preislich attraktiv bleibt, hat ihm Dacia jetzt eine Modellpflege spendiert. Das Schöne hierbei: Der Grundpreis bleibt nach wie vor bei unter 12.000 Euro.

Optisch gibt sich der Duster Modelljahrgang 2022 vor allem an seiner gelifteten Frontpartie zu erkennen, die ihm einen robusteren Auftritt verleiht. Dazu zählen neben einer überarbeiteten Frontschürze, der Wabenkühlergrill mit 3D-Einsätzen sowie die neugestalteten Scheinwerfer. Weniger schön: Während das Tagfahrlicht und das Abblendlicht zwar nun mit serienmäßiger LED-Technik ausgerüstet ist, muss das Fernlicht weiterhin mit altertümlichen Halogen-Lampen auskommen. Am Heck fallen die Änderungen moderat aus. Hier runden ein leicht vergrößerter Dachspoiler sowie LED-Rückleuchten mit einer gefeilten Aufteilung den optischen Auftritt ab. Außerdem rollt der Duster nun auf neu geformten Alu-Rädern an, das war's aber auch schon.

### Update fürs Entertainment

Mehr hat sich im Innenraum getan. Besonders in Sachen Multimedia stehen dem Kunden zwei erneuerte Systeme zur Wahl. In der einfachen Ausführung integriert der acht Zoll große Touchscreen Smartphones mittels Apple Carplay und Android Auto. Die Topausstattungen Prestige und Prestige + verfügen dagegen über eine Navigation, die den Fahrer mit ihrer dynamischen Routenführung zuverlässig bis ans gewünschte Ziel lotst. Die Smartphone-Anbindung erfolgt beim sogenannten Media Nav kabellos, darüber hinaus kann das Handy auch als WLAN-Hotspot genutzt werden.

Zudem hörten die Rumänen vor der Überarbeitung ihren Duster-Kunden genau zu, um Kritik und Schwachstellen zu beseitigen. Darum befinden sich die Schalter für den Tempomat und den Geschwindigkeitsbegrenzer nicht mehr wahllos im Cockpit verstreut, sondern zentral ins Multifunktionslenkrad integriert, was letztendlich die Bedienung erleichtert. Auch die Mittelkonsole wurde überarbeitet. Sie baut jetzt etwas höher sowie breiter und erhielt eine verschiebbare Armlehne. Darunter befindet sich ein 1,1-Liter großes Staufach für allerhand Kleinkram. In der Konsole gibt es zudem zwei USB-Anschlüsse, statt wie bisher nur einem und bei der höchsten Ausstattungsstufe Prestige + können die Gäste im Fond nun sogar über zwei weitere Ports ihre Handys laden.

Die weiteren Veränderungen fielen behutsam aus. Die frischen Sitzpolster sehen schick aus und die schlank geformten Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten. Nur der Hartplastik-Look im Innern ist geblieben. Das sei dem Duster aber verziehen. Schließlich können die Rumänen bei einem so scharf kalkulierten Preis nicht großartig zaubern. Weniger schön ist allerdings, dass sich das Cockpit bei Sonneneinstrahlung in der Windschutzscheibe spiegelt und so manches Mal den Fahrer blendet. Hier hätte eine zusätzliche Überarbeitung Gutes bewirkt. Dafür kann sich das Platzangebot weiterhin sehen lassen. Vorne wie hinten bietet der Duster seinen Passagieren eine ordentliche Bewegungsfreiheit und das Gepäckabteil hält mit 445 bis maximal 1478 Litern einen ordentlichen Stauraum bereit.

Allrad auf Wunsch, Topbenziner mit Doppelkupplung

Mit insgesamt fünf Motoren fällt das Angebot nach wie vor umfangreich aus. Darunter

befindet sich neben dem 116 PS starken Diesel auch weiterhin eine Variante mit Flüssiggas. In Verbindung mit seinem auf 50 Liter vergrößertem Gastank (plus acht Liter) sowie dem ebenfalls 50 Liter fassendem Benzintank erhöht sich die Reichweite der 100 PS starke Eco-G-Version um 250 Kilometer auf insgesamt stolze 1400 km. Wie gehabt können der Diesel sowie der kräftigste Benziner mit 150 PS auch weiterhin mit Allradantrieb bestellt werden. Damit krabbelt der Dacia wacker durchs Gelände und nimmt mit seinem extrem kurz übersetzten ersten Gang selbst schwierige Passagen ohne Murren. Neben der serienmäßigen Berganfahrhilfe steht für die Allradversionen eine exklusive Bergabfahrhilfe zur Verfügung.

Damit der Fahrer auf schwierigem Terrain den Überblick nicht verliert, kann er jetzt unter vier verschiedenen Kameraeinstellungen wählen, die ihm auf dem Touchscreen angezeigt werden. Außerdem kann er auf dem Display weitere Informationen wie die Seitenneigung, einen Höhenmesser oder einen Kompass abrufen.

Schade nur: Wer den 150 PS-Topbenziner mit dem neuen Doppelkupplungsgetriebe ordert, muss auf all diese hilfreichen Features verzichten. Ihn gibt es ausschließlich mit Frontantrieb. Er daher nur für asphaltierte Straßen und nicht für den Geländeeinsatz gemacht. Doch auf dem Asphalt gefällt der 1,3-Liter-Turbo, zieht gleichmäßig los und beschleunigt den Duster in 9,7 Sekunden auf 100 km/h. Und wer den Vierzylinder nicht übermäßig bis an seine Drehzahlgrenze treibt, kann sich über einen lafruhigen Antrieb freuen. Entspannen und Genießen ist da mehr angesagt, zumal der Duster mit einem sehr angenehmen Fahrkomfort glänzt und sich das automatisierte Schaltgetriebe sanft durch ihr Sechs-Gänge-Menü hangelt.

So günstig wie das Einstiegsmodell ist der 20.190 Euro teure Duster TCe 150 EDC natürlich nicht, doch bringt er in der gehobenen Prestige-Ausstattung mit seinem Navi-Touchscreen oder etwa einer Klimaautomatik schon einiges Wünschenswertes mit. Zum Vergleich: Der gleichstarke Duster mit seinem geländetauglichen Allrad ist um exakt 100 Euro billiger, muss dafür aber manuell geschaltet werden. So bleibt dem Kunden beim gelifteten Duster letztendlich die Wahl zwischen sanftem Komfort oder zünftigem Kraxeln.  
(aum/Guido Borck)

#### Daten Dacia Duster TCe 150 EDC 2WD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,34 x 1,80 x 1,68  
Radstand (m): 2,68  
Böschungswinkel vorne/hinten: 30 Grad / 34 Grad  
Rampenwinkel: 22 Grad  
Bodenfreiheit beladen: 18,3 cm  
Motor: R4-Benziner, 1332 ccm, Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5250 U/min  
Max. Drehmoment: 170 Nm bei 1700 U/min  
Antriebsart: Frontantrieb  
Übersetzung: Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe  
Höchstgeschwindigkeit: 199 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,7 Sek.  
Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter Super (NEFZ)  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 121 g/km (NEFZ / Euro 6d)  
Effizienzklasse: B  
Leergewicht / Zuladung: min. 1338 kg / max. 440 kg  
Kofferraumvolumen: 445–1478 Liter  
Max. Anhängelast: 1500 kg  
Stützlast: 75 kg  
Dachlast: 80 kg  
Wendekreis: 10,1 m  
Bereifung: 215/60 R 17  
Garantie: 3 Jahre (maximal 100 000 km)  
Basispreis: 20.190 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia

---



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia

---



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia

---



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia

---



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia

---



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia

---



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia

---