
Praxistest Dacia Duster TCe 150: Flotter voran mit Abzügen in der B-Note

Von Axel F. Busse, cen

Verspricht ein Renault mehr Prestige als ein Dacia? Tatsache ist, dass der Duster in Russland und Südamerika mit der Renault-Raute an Frontgrill und Lenkrad verkauft wird, klassisches Brand-Engineering also. Nach wie vor ist der Dacia Duster das günstigste SUV auf dem deutschen Markt. Gerade hat er ein Facelift hinter sich und es gibt ihn mit einer neuen Antriebsvariante.

Die optischen Veränderungen durch die Modellpflege sind überschaubar. Die Frontpartie wirkt durch die neue gestalteten 3-D-Einsätze räumlicher, die Hauptscheinwerfer bekamen LED-Licht, der Dachspoiler verbessert die Aerodynamik und damit den CO₂-Ausstoß. An Ort und Stelle geblieben sind die unhandlichen Klappgriffe der vier Türen, deren Nachteile sich vor allem im Winter zeigen können, wenn die Türgummis angefroren sind und sich nicht genügend Kraft auf die Türen ausüben lässt, um sie aufzuziehen. Und auch der selbst in Managerkreisen des Herstellers nicht unumstrittene Funkschlüssel hat noch immer keine Befestigungsöse bekommen, so dass er gern mal in der Kleidung vom Vortag vergessen wird.

„Prestige“ heißt die Ausstattungslinie, mit der der Testwagen auf den Parkplatz rollte. Sie bringt viele nützliche Extras und Sicherheitsfeatures mit, dennoch kostet der Wagen kaum mehr als 20.000 Euro. Irgendwo muss also auch kräftig gespart worden sein, nicht nur bei den Lohnkosten für die rumänischen Bandarbeiter. Innen fällt die erhöhte Mittelkonsole mit verschiebbarer Armlehne auf, darunter ist ein Staufach und es gibt zwei USB-Anschlüsse. Auf höhenverstellbare Gurte muss man wohl bis zur nächsten Duster-Generation warten. Das Infotainmentsystem hat einen Acht-Zoll-Touchscreen, die Smartphoneanbindung ist per Android Auto oder Apple Carplay möglich. Die Steuerung über den berührungsempfindlichen Monitor ist einfach zu handhaben, jedoch leistete sich das Navigationssystem des Testwagens wiederholt Schwächen durch Ausfall bzw. „Einfrieren“ bei laufender Zielführung.

Die neue Antriebsvariante besteht aus einem 1332 Kubikzentimeter großen Vierzylinder, der jetzt als Top-Benziner 150 PS leistet. Er ist gekoppelt mit einem Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Das ist zunächst mal eine kraftvolle und auch Sprit sparende Kombination – nach Norm soll sie rund einen halben Liter weniger verbrauchen als das Schwestermodell mit Handschaltung und 4x4-Ausstattung – aber es gibt sie gegenwärtig eben nur mit Frontantrieb. Und das, obwohl fast ein Drittel der Duster-Kunden bislang zu den Allradlern griffen. 250 Newtonmeter maximales Drehmoment kann das Turbo-Triebwerk aufbieten, das verspricht bei nicht einmal 1400 Kilogramm Leergewicht einen recht flotten Vortrieb.

Die Vorzüge des Doppelkupplungsgetriebes offenbaren sich schon nach wenigen Kilometern. Die Schaltvorgänge laufen fast unmerklich ab, geschmeidig geht es durch die Fahrstufen und auch die Kickdown-Eigenschaften sind so, wie man sie haben möchte. Auf Schaltpaddel verzichtet der Dacia, allerdings ist ein manuelles Schalten mit dem Hebel an der Mittelkonsole möglich. Wer es eilig hat, verlässt sich auf den automatischen Gangwechsel und ist nach weniger als zehn Sekunden auf Landstraßentempo. Nähert man sich dem Höchsttempo von 199 km/h, werden Wind- und Motorgeräusche etwas lästig, so dass man lieber bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit mitschwimmt.

Um die Einsicht, dass eine SUV-Bauweise keine Garantie für souveränen Umgang mit schwierigen Fahrbahnverhältnissen ist, kommt man beim Dacia Duster nicht herum. Zwar bietet er ordentlichen Fahrkomfort auf ebener Strecke, geht es aber mit dem Duster mal

auf Kleinsteinpflaster oder löcheriges Geläuf, machen sich Defizite bemerkbar. Sie zeigen sich einerseits bei der Akustik, denn der sparsame Umgang mit Dämm-Material lässt es in der Kabine recht laut werden, andererseits zeigen Federn und Dämpfer speziell an der Vorderachse, dass sie holperige Strecken nicht so gern mögen. Hinzu kommt, dass die sehr leichtgängige Zahnstangenlenkung wenig Rückmeldung bietet und der vergleichsweise hohe Schwerpunkt zu spürbarer Seitenneigung in zügigen Kurven führt.

Die Platzverhältnisse in der Kabine sind ausreichend und die Übersichtlichkeit der Karosserie ist dank großer Fensterflächen gut. Von den Vordersitzen wünschte man sich mehr konturierte Sitz- und Wangenflächen. Mit 445 Litern Kofferraum ist das Gepäckfach ausreichend dimensioniert, es ist durch Umlegen der rückwärtigen Lehnen auf 1478 Liter erweiterbar. Die mögliche Zuladung von 440 Kilogramm ist etwas knapp bemessen. Will man fünf Erwachsene und deren Gepäck transportieren, kann es zuweilen eng werden.

Zur Prestige-Ausstattung gehören unter anderem Klimaautomatik, Rückfahrkamera, akustische Einparkhilfe hinten, Dachreling, Toter-Winkel-Warner, Navigationssystem, Tempomat und getönte hintere Seitenscheiben. Der Testwagen brachte außerdem eine Multiview-Kamera (plus 350 Euro), schlüsselloses Zugangssystem (+ 300 Euro) sowie Metallic-Lack (+ 650 Euro) mit. Die Sitzheizung für die Vordersitze ist mit 200 Euro zu vergüten, nur sollte man stets daran denken, dass man von Fahrersitz aus nicht erkennen kann, ob der letzte Beifahrende seine Heizung nach Gebrauch auch wieder ausgemacht hat.

Die protokollierten 6,1 Liter Testverbrauch gehen in Ordnung und bewegen sich im Rahmen des üblichen Praxiszuschlags. Dacia kommuniziert 5,4 Liter als Prüfstandswert. Das Tankvolumen von 50 Litern erscheint unter diesen Umständen auf jeden Fall ausreichend.

Fazit: Wer allein den Preis als maßgebliches Kriterium für den Autokauf ansieht, wird früher oder später wohl bei Dacia landen und vorher wissen, dass ihm hier und da Kompromisse abverlangt werden. Die neue Motor-Getriebe-Kombination ist als Bereicherung für die Modellpalette anzusehen, leistete sich im Test keine Auffälligkeiten und braucht im Grunde nur noch die Ergänzung durch einen Allradantrieb. Dann wird's halt doch wieder etwas teurer. (aum/afb)

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

Bodenfreiheit: 217 mm

Antrieb: R4-Benziner, 1332 ccm, Turbo, Direkteinspritzung, Frontantrieb, 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5250 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1700 U/min

Antriebsart: Frontantrieb

Höchstgeschwindigkeit: 199 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,7 Sek.

Durchschnittsverbrauch: 5,4 Liter Super (NEFZ)

CO₂-Emissionen: 121 g/km (NEFZ / Euro 6d)

Effizienzklasse: B

Testverbrauch: 6,1 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1338 kg / max. 440 kg

Kofferraumvolumen: 445–1478 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Basispreis: 20.490 Euro

Testwagenpreis: 22.190 Euro

Bilder zum Artikel



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



Dacia Duster.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dacia



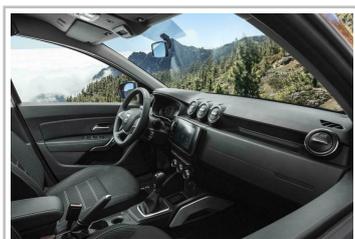
Dacia Duster.

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: Auto-Medienportal.Net/Dacia
