

Pressepräsentation Dacia Duster: Wertiger und noch immer preiswert

Von Markus Gersthofer

Dacia, die preiswerte Zweitmarke von Renault aus Rumänien, schickt ab Januar sein Erfolgsmodell Duster runderneuert ins Rennen - mit modifizierter Optik, mehr Sicherheit und modernerer Technik. Seinem Charakter als einfaches, aber durchaus ansehnliches SUV bleibt es treu - und seinem Preis: Ab 10 490 Euro ist der Duster nach wie vor das mit Abstand preiswerteste SUV in Deutschland.

Dacia, als preiswerter Ableger von Renault in Rumänien in Deutschland 2005 gestartet, schreibt eine Erfolgsgeschichte. Aus dem Erstling Logan, einem eher hässlichen Entlein, entstand eine ganze Reihe von Modellen, die mit dem Duster inzwischen sogar ein trendiges SUV enthält. Der Absatz stieg auf das fünfzehnfache. In diesem Jahr werden in Rumänien etwa 350 000 Autos gebaut, jedes siebte geht nach Deutschland.

Topseller dabei ist mit etwa 18 000 Verkäufen der Sandero in Polo-Größe, aber zum Kleinstwagen-Preis (ab 6990 Euro). Der zweite Platz gehört dem Duster, der mit 13 000 Exemplaren in diesem Jahr eines der populärsten SUV-Modelle in Deutschland ist. Der Rest verteilt sich auf den Viereinhalbmeter-Van Lodgy (2,6 Kubikmeter Stauraum, ab 9990), den Hochdachkombi Dokker (4,36 Meter, drei Kubikmeter, ab 8990) und den jüngst erneuerten Logan MCV. Letzterer ist der preisgünstigste Kombi überhaupt: 4,49 Meter lang, 1518 Liter Laderaum, ab 7990 Euro.

In den nächsten Wochen kommt der Duster als "Phase 2" in die Schaufenster, offiziell startet der Verkauf Anfang Januar. Die Werbung bezeichnet ihn als neu, tatsächlich erhielt er nur ein mildes Facelift außen, ein größeres innen und unter dem Blech verbesserte Technik für mehr Komfort und mehr Sicherheit. Für weiter gehende Änderungen bestand auch kein Anlass: Schon die erste Auflage geriet vor allem formal so gut, dass sie sogar bei den viel zitierten besseren Kreisen in der Garage steht. Der Preis ist auch für sie ein Argument: Bei ähnlicher Größe ist er bald 10 000 billiger als Tiguan, Kuga & Co.

Die Veränderungen außen fallen kaum auf: dein Wabengitter-Grill mit verchromter Querlamellen, neue Scheinwerfer und Rücklichter, ein massiver wirkende Dachreling mit "Duster"-Schriftzug. An der Grundkarosserie änderte sich nichts. Noch immer betonen ausgestellte Kotflügel die Offroad-Optik, unterstützt bei den teureren Versionen vom angedeuteten Unterfahrschutz vorn und hinten sowie von markanten Seitenschwellern.

Mit unveränderten 4,32 Metern Länge und 1,63 m Höhe hat der Duster gängiges Format für kompakte SUV-Modelle. Dies gilt auch für den Innen- und den Koffer- bzw. Laderaum: 475 bzw. 1636 Liter. Noch immer stören freilich die hohe Ladekante und die Stufe im Ladeboden, auch wirkt sein labberiger Teppich sehr billig. Dafür lässt sich auch die Beifahrerlehne umlegen, so dass sich bis zu 2,70 m langes Sperrgut unterbringen lässt.

Echten Fortschritt verkörpert die weitgehend neue Innenausstattung mit großen, sehr klaren Instrumenten, vielen Ablagemöglichkeiten und einer breiten Mittelkonsole. Das Ganze besteht wieder aus dunkelgrauem Hartkunststoff, sieht aber durchaus proper aus. Für Heizung und Lüftung gibt es drei simple Drehknöpfe - mit denen man viel besser zurechtkommt als mit dem Bildschirm-Menu in manchen weit teureren Autos. Mit dem Duster-Schirm (Serie in den teureren Varianten) allerdings wird man nicht glücklich, er sitzt viel zu tief und lässt sich schlecht ablesen, speziell bei Sonnenlicht. Und die Hupe ertönt noch immer durch Eindringen des Blinkerhebels - ein geradezu gefährlicher Anachronismus, den Renault längst ausgemerzt hat.

Neuer Top-Motor ist der 1,2-l-Turbo mit Direkteinspritzung, bekannt u. a. aus Clio, Scenic und Mégane. Mit 92 kW / 125 PS und 205 Nm maximalem Drehmoment ab 2000 Umdrehungen pro Minute soll der Duster TCe 125 gut sein für eine Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 10,4 Sekunden und für 175 km/h Höchstgeschwindigkeit. Der Motor gefällt mit leisem Lauf, aber weniger mit seinem gebremsten Temperament bei niedrigen Drehzahlen. Flottes Vorankommen erfordert hohe Touren, die wiederum den Verbrauch über die Normangabe von sechs Litern (CO₂ 140 g) treiben. Der Basis-Benzinmotor (1,6 l, 77 kW / 105 PS) wirkt im ersten Eindruck nicht viel schwächer (165 km/h, Beschleunigung null auf 100 km/h: 11,8 Sekunden). Er bleibt wie die beiden 1,5-l-Diesel (66 kW / 90 und 81 kW / 110 PS) im Prinzip unverändert. Das 105 PS-Triebwerk wird auch wieder in einer Autogas-Variante angeboten.

Für den 105 PS-Benziner und den starken Diesel ist auch Allradantrieb erhältlich (vom Renault-Partner Nissan zugeliefert). Ein Drehschalter ermöglicht Frontantrieb (2WD), starre Verbindung (Lock) und variablen Allradmodus (Auto). Letzterer kuppelt den Hinterradantrieb immer dann zu, wenn die Vorderräder durchdrehen beginnen. Schnee oder matschiger Untergrund verlieren so ihren Schrecken. Sogar ausgefahrene Feldwege verkraftet der Duster mit seiner großen Bodenfreiheit (21 cm).

Angeboten wird der Duster in vier Ausstattungsstufen. Die Basisversion "Essentiel" verfügt über ESP, vier Airbags, beschränkt sich ohne elektrische Fensterheber, ohne Klima, ohne Zentralverriegelung aber wirklich auf das Nützlichste. Alle diese Dinge gibt es ab "Ice"-Ausstattung (ab 12 290 Euro). "Prestige" (ab 14 390) wartet mit Navigationssystem samt Radio und sogar mit Leder auf - und bleibt im Preis selbst mit dem starken Diesel und in 4x4-Version deutlich unter 20 000 Euro. Moderne Assistenzsysteme allerdings sind auch ihr weiterhin vorenthalten, schon Xenonscheinwerfer glänzen durch Fehlanzeige.

Dem Erfolg tut dies keinen Abbruch. Schon bisher sahen viele im Duster so etwas wie einen Renault 4 der Neuzeit. Ohne Protz und Premium - aber mit guter Übersicht durch eine hohe Sitzposition, mit viel Platz, bequemem Einstieg, leichter Bedienung und nicht zuletzt mit komfortabler Federung. Die im Alltag viel mehr wert ist als knackige Eigenschaften in der Kurve, ein Sportwagen will ein Fahrzeug wie der Dacia Duster ohnehin nicht sein. Sein weiterer Erfolg gilt als sicher, nicht nur durch den nach wie vor sensationellen Preis. (ampnet-fer)

Daten Dacia Duster 1.6 16 V 4x2

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,32 x 1,82 x 1,63

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, 1598 ccm

Leistung: 77 kW / 105 PS

Maximales Drehmoment: 148 Nm bei 3750 U/min

Durchschnittsverbrauch (EU-Norm): 7,1 Liter Super

CO2: 188 g/km, Effizienzklasse: F

Leergewicht / Zuladung: 1246 / 475 kg

Beschleunigung 0 - 100 km/h: 11,8 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 165 km/h

Wendekreis: 10,4 m

Reifen: 215/65 R 16

Kofferraumvolumen: 475 - 1636 Liter

Basispreis: 10 450 Euro

Bilder zum Artikel



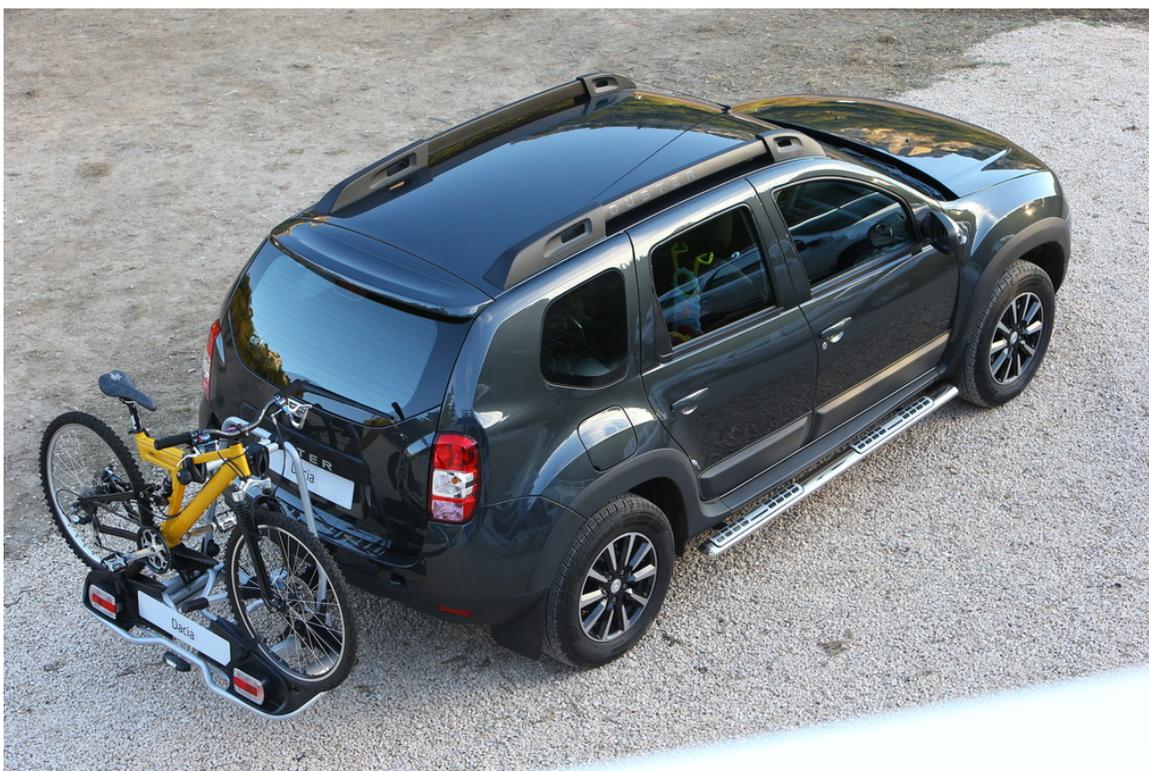
Dacia Duster.



Dacia Duster.



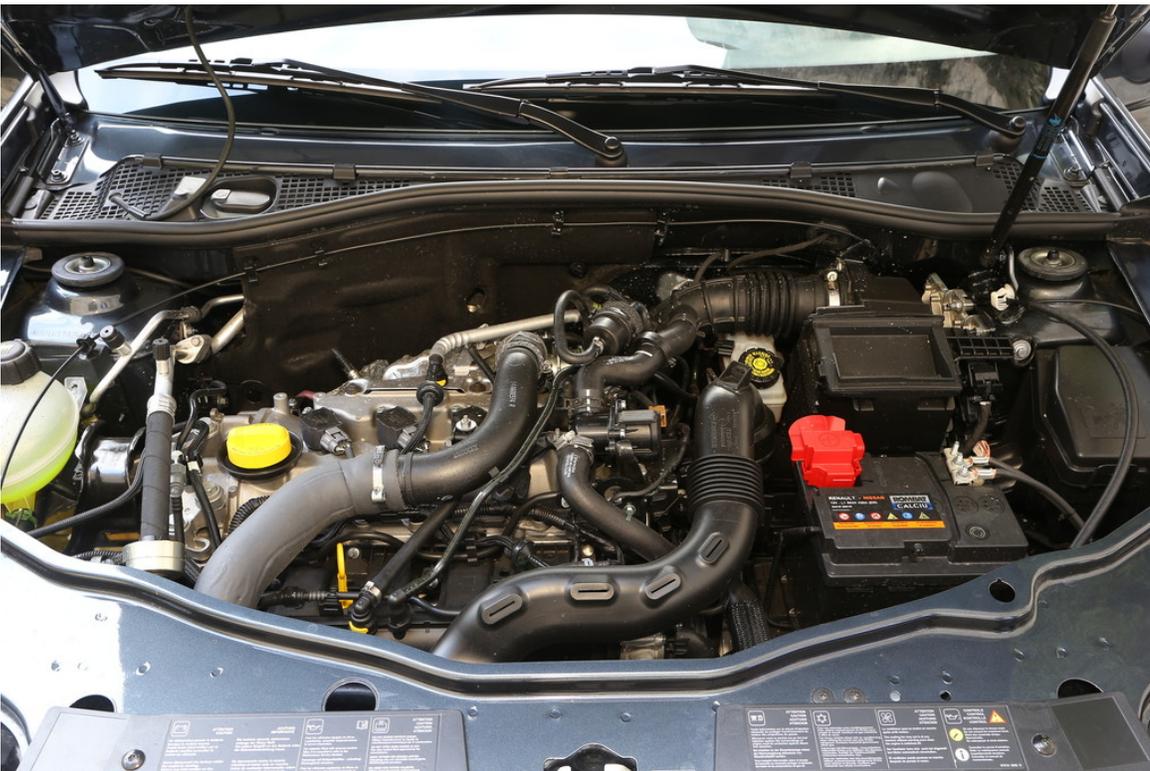
Dacia Duster.



Dacia Duster.



Dacia Duster.



Dacia Duster.
