

Vorstellung Dacia Duster: SUV zum Kleinwagenpreis?

Von Axel F. Busse

Es war ein werbetechnischer Coup erster Güte, das Produkt einer Billigmarke zum Statussymbol zu erklären. Der Dacia Duster sollte das SUV für jene sein, die kein Statussymbol brauchen. Schon im ersten Jahr wollten mehr als 11 000 Deutsche dazu gehören – Platz eins im Segment der Kompakt-SUV. Inzwischen ist die Lage unübersichtlich und der Markt enger geworden. Die zweite Duster-Generation wird es wohl nicht ganz so leicht haben.

Mit einem enormen Aufgebot von fünf Benzin- und vier Diesel-Varianten startet der neue Duster ins Geschehen. Die Motoren leisten zwischen 66 kW / 90 PS (schmalster Diesel) und 92 kW / 125 PS (stärkster Benzin). Darunter sind Versionen mit Vorderrad-, Flüssiggas- und Allradantrieb sowie mit Doppelkupplungsgetriebe. Doch es gibt auch etwas, was es nicht gibt: Die Kombination 4x4 und Automatik ist nicht erhältlich. Begründet wird dies damit, dass im Renault-Nissan-Konzern keine passende Antriebseinheit dieser Konfiguration verfügbar sei. Eigenentwicklung bei Dacia, so die entwaffnende Erklärung des Herstellers, komme nicht in Frage, da man sonst das von der Marke gewohnt niedrige Preisniveau nicht halten könne.

Die optische Veränderung bewegt sich an der Schwelle zur Unauffälligkeit und ist bei genauem Hinsehen doch gar nicht so klein. Vor allem die Front hat gewonnen durch die optische Verbreiterung des Grills, die weit nach außen gesetzten Scheinwerfer sowie die leichte Anschrägung ihrer Gläser. Die Bugschürze hat jetzt einen bulligen Ausdruck, der Unterfahrschutz ist markanter und man nimmt dem heranfahrenden Duster nun ohne jeden Zweifel die SUV-Mission ab. Die dicken Backen an den Radausschnitten blieben ebenso erhalten wie das vergleichsweise große dritte Seitenfenster, welches eine gute Sicht nach schräg hinten erlaubt.

Mittels geschickter Retuschen optisch verbreitert wurde auch die Heckpartie. Der bügelartige Unterfahrschutz dort unterstreicht die Offroad-Optik, die vergrößerten Rückleuchten mit einer Kreuzsignatur machen Ausschnitte in der Heckklappe erforderlich. Nicht trennen mochte man sich offenbar von den Klappgriffen für die Türen, die nicht nur ästhetisch überholt, sondern auch unpraktisch sind, wenn man im Falle einer verzogenen Karosse Insassen bergen will.

Der Innenraum hat das Discounter-Ambiente hinter sich gelassen. Obwohl noch immer großflächig Hartplastik zum Einsatz kommt – wer wollte es Dacia verdenken – ist es visuell und haptisch doch so aufgewertet, dass es nicht lästig wird. Der zuvor viel zu tief angeordnete Navigations-Monitor ist in einen leichter wahrnehmbaren Bereich gerückt und auch Lenkrad sowie die Architektur der nötigen Schalter und Bedienelemente erscheinen aufgewertet. Wer den Verstellknopf für die Außenspiegel auf dem Armaturenbrett belässt, spart eine Stromleitung in die Tür.

Lobenswert ist allerdings, dass die Tasten für die elektrischen Fensterheber (übrigens auch hinten erhältlich) dorthin gewandert sind, wo man sie vermutet: In der Fahrerarmlehne. Und auch die neue Längsverstellbarkeit der Lenksäule verdient Anerkennung. So sind bestimmte Körpergrößen nicht mehr von der Möglichkeit ausgeschlossen, sich eine optimale Sitzposition zu suchen. Der Sitzkomfort für Fahrer und Beifahrer wurde verbessert, in dem die neuen Polster eine verlängerte Oberschenkelauflage bekamen. Da Lederbezüge vergleichsweise kostengünstig zu haben sind, werden die Sessel künftig wohl häufiger mit gegerbter Tierhaut bespannt.

Karosserieform und Bodenfreiheit weisen den Duster als ein nicht ausschließlich für die Straße vorgesehenes Fahrzeug aus. Wer sich allerdings mit einer frontgetriebenen Version auf eine ruppige Schotterstrecke oder vom letzten Regen ausgewaschene Feldwege wagt, ist vor Überraschungen nicht sicher. Der Einachs-Zug reicht häufig aus, um steile Auffahrten zu erklimmen, tiefe Furchen zu durchmessen und Rüttelpisten steckt das Fahrwerk geduldig unter ordentlichen Nehmerqualitäten weg. Das alles macht den 4x2-Duster noch nicht zu einem ernst zu nehmenden Geländewagen, lässt aber für die Allradversion noch einiges erwarten.

Die kann nämlich, bei entsprechender kostenpflichtiger Ausstattung, inzwischen sogar über Kuppen gucken, wenn ein waghalsiger Anstieg dem Fahrer nur noch den Blick in den Himmel erlaubt. Die Frontkamera informiert dann via Monitor über mögliche Hindernisse. In einer anderen Einstellung werden Seitenneigung oder Abfahrtswinkel dargestellt, während die Bergabfahrkontrolle ohne Aktivierung von Getriebe oder Bremspedalen die Bewegung talwärts steuert. Bei einschlägigen Testrunden konnte sich der Duster so das Prädikat eines talentierten Offroaders erwerben und man fragt sich zusehends, wozu andere Hersteller eigentlich teure und schwere Systeme brauchen, die mittels ausgeklügelter Sensorik zwischen Matsch, Schnee, Schotter, Sand oder Fels unterscheiden können.

Der erste Gang der Sechs-Gang-Handschaltung ist mit 1:4,54 so kurz übersetzt, dass eine zuschaltbare Untersetzung nicht notwendig erscheint. Bei den Testfahrten ließ sich eine moderate Überschreitung der Normwerte feststellen. Während der handgeschaltete 1,2 Liter große Turbobenziner auf 80 Prozent Straße und 20 Prozent Schotter mit etwa sieben Litern auskam (nach Norm 6,2), genehmigte sich der 1,5er-Diesel mit Automatik rund 5,3 Liter je 100 Kilometer (statt 4,5 nach NEFZ).

Dacia gefällt sich in der Rolle desjenigen Herstellers, der es bisherigen Gebrauchtwagen-Kunden ermöglicht, erstmals einen Neuwagen mit Wunschausstattung und Garantie zu erwerben. Die Anschaffungskosten sind für jedes Modell der Marke das entscheidende Argument. Mit 1900 Euro Aufpreis für Allradantrieb, 1500 für Automatik und 2200 Euro Zuschlag für den Wechsel vom Benzin zum Diesel bewegt sich Dacia allerdings in branchenüblichen Größenordnungen. Günstiger als anderswo sind aber Sonderausstattungen wie etwa Lederpolster (500 Euro) oder Klimaautomatik (200 Euro). Der Top-Duster mit Allrad, Diesel-Motor und allen lieferbaren Extras soll für weniger als 21 000 Euro zu haben sein.

Den Schaufensterpreis hat der Hersteller bei 11 290 Euro festgezurr, ein Betrag, wie er im Kleinwagensektor häufiger angetroffen und gezahlt wird. Auf dieser Stufe ist der Duster zwar nicht gut, aber immerhin ansehnlich ausgestattet und bringt ABS und ESP, Bremskraftverstärker und Bremsassistent, Berganfahrhilfe, Bordcomputer, elektrische Fensterheber vorne, Front- und Seitenairbags sowie Windowbags für Fahrer und Beifahrer mit, dazu Geschwindigkeitsbegrenzer, Lichtsensor und Zentralverriegelung mit Funk-Fernbedienung. Ab der Comfort-Linie gibt es zum Beispiel Klimaanlage, Tempomat, eine Musikanlage und Nebelscheinwerfer. (ampnet/afb)

Daten Dacia Duster TCe 125 4x2

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,34 x 1,80 x 1,69

Radstand (m): 2,67

Motor: R4-Turbobenziner, 1197 ccm

Leistung: 92 kW / 125 PS bei 5250 U/min

Maximales Drehmoment: 205 Nm bei 2300 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 179 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,4 Sek.

Verbrauch (EU-Norm): 6,2 L/100 km

Leergewicht/Zuladung: min. 1295 kg / max 507 kg
Gepäckraum: 445 - 1478 Liter
Basispreis: 14 650 Euro

Bilder zum Artikel



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



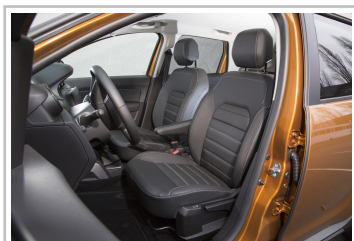
Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Dacia Duster.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault
