

## Testnotizen zum Dacia Duster Prestige dCi 110 FAP 4x4

Im Test vom 15. Oktober bis zum 2. November 2010.  
Kennzeichen: K – PR 324

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Der **Bug** des Duster ist **prima einsehbar**. Die Sicht zur Seite und beim Einparken nach hinten ist ebenfalls gut. Wie bei anderen SUV ist die Sicht auf Hindernisse direkt hinter dem Auto durch die hohe Karosserie und das mit einem Kombi vergleichbare, aber höher liegende Heckfenster etwas eingeschränkter als bei einem Kombi. Der Heckwischer hält aber einen schön großen Bereich des Heckfensters frei.

Die **Außenspiegel** sollten für ein Fahrzeug dieser Kategorie, das auch als Zugfahrzeug genutzt wird, etwas größer sein. Die Vogel-Zusatzspiegel lassen sich darauf gut befestigen, ohne die elektrische Spiegelverstellung zu blockieren. Der rechte **Scheibenwischer** lässt oben rechts eine große Fläche ungewischt, was Fahrlehrer und beim Taxi die Beifahrer sehr stören dürfte.

Die **Einstiege** sind vorn wie hinten **sehr bequem**, da die Schweller nicht allzu hoch sind.

Die **Nebelscheinwerfer** sind beim „Lauréate“ und beim „Prestige“ Serie.

Die **Heckklappe** lässt sich an einer einzigen, mittig angeordneten Griffmulde gut zuwerfen, ohne dass man schmutzige Finger bekommt. Die **Ladekante** des Duster ist **recht hoch**. Serienmäßig hat er nur ein Pannenset, aber ein Ersatzrad kann man gegen einen niedrigen Aufpreis bestellen.

Laut dem Gutachten zur **Prüfungstauglichkeit** bringen die serienmäßig getönten Scheiben des „Prestige“ die erforderliche Lichtdurchlässigkeit. Man muss den begutachtenden TÜV dafür loben, dass er das so klar in das Gutachten hineinschreibt.

Die **Typklassen** des Duster dCi 110 FAP sind sowohl bei der 4x2-Version mit 70 kW/107 PS als auch bei der 4x4-Version mit 81 kW/110 PS gleich: HPF 22, VK 22, TK 18.

Der **Tank** fasst rund 50 Liter. Er ist besser voll zu tanken als bei anderen Dacia-Modellen, offenbar ist die Tankentlüftung beim Duster besser. Genauso ungenau wie bei anderen Dacia ist die **Tankanzeige**, bei der sich zunächst fast nichts tut, bevor die Anzeigebalken dann nach einiger Zeit drastisch abnehmen.

## Innenraum

In den Ausstattungsvarianten „Lauréate“ und „Prestige“ hat der Duster wenigstens **ein in der Höhe verstellbares Lenkrad** und einen über einen dünnen Bügel in der Höhe verstellbaren Fahrersitz. Einen höhenverstellbaren Beifahrersitz bietet Dacia nicht an. Der „Prestige“ hat Ledersitze.

Eine sinnvolle Ausrüstung ist der von Renault stammende **Bediensatellit** für das CD-Radio rechts hinter dem Lenkrad, der beim „Prestige“ Serie und beim „Lauréate“ aufpreispflichtig ist. Die fummelige Bedienung eines sonst verbauten CD-Radios lenkt viel zu sehr vom Verkehr ab. Die **Türverkleidungen** schauen beim Duster akzeptabel aus. Obwohl die Armaturentafel dieselbe wie bei anderen Dacia ist, sorgen zum Teil lackierte Oberflächen für eine etwas ansehnlichere Optik.

Die **Vordersitze** dürften auf Dauer mehr Seitenhalt und ein etwas tieferes Sitzkissen bieten. Die Lehnenneigung lässt sich nur im Stand und nur grob über einen Hebel einstellen. Die **asymmetrisch geteilt umklappbare Lehne der Sitzbank** ist nur bei den beiden oberen von vier Ausstattungsvarianten serienmäßig. Vor dem Klappen der Lehne muss man die Kopfstützen absenken.

Das **Handschuhfach** ist beleuchtet. Man kann darin sogar Unterlagen im Format DIN A4 unterbringen. Zwei **Becherhalter** gibt es in der Mittelkonsole vor dem Schalthebel. Steht dort eine 0,5-l-Flasche, so hindert sie an der Einstellung der schlecht einsehbaren, gut verarbeiteten Drehregler für die Lüftung und die Klimatisierung. Die Türablagen sind recht schmal und nehmen keinerlei Flaschen auf. Hinter dem Handbremshebel kann man eine 1,5-l-Flasche abstellen.

Die **elektrisch einstell- und beheizbaren Außenspiegel** werden mit einem Drehregler eingestellt, der vor dem Handbremshebel schlecht zugänglich in der Mittelkonsole liegt.

Die **Innenbeleuchtung** ist passabel und gar nicht mal schlechter als in vielen viel teureren Modellen. Der Kofferraum wird nur von einer Lampe an der linken Flanke beleuchtet, ist also voll beladen ziemlich duster.

Fahrgäste auf dem Beifahrersitz können ihre Beine weit nach vorn ausstrecken, wenn er ganz hinten steht. Große Fahrlehrer werden dagegen wegen der Doppelpedalerie in der Regel ihre Beine stark anwinkeln müssen, weil ihr Sitz nicht höhenverstellbar ist. Der **Fahrlehrer** sieht in der hintersten Stellung des Sitzes von 0 bis 110 km/h auf den rechts sitzenden Tacho und dann wieder Geschwindigkeiten ab 180 km/h. Auf dem nach vorn gerückten Sitz ist es nur unwesentlich anders. Den Drehzahlmesser sieht der Fahrlehrer immer ganz, ebenso die mittig angebrachten Blinkerkontrollleuchte (eine für beide Seiten).

Die **Kopfstützen** sind auch hinten weit herausziehbar. Der Fußraum des Prüfers ist gut. Wenn ein Fahrlehrer seinen Sitz nach hinten gerückt und die Lehne bandscheibenfreundlich so aufrecht wie am Fahrersitz gestellt hat, drücken die Knie eines großen Prüfers oder Fahrgasts schon in die dünne Lehne. Die **Kopffreiheit** hinten ist gut. Der obere Gurtanlenkpunkt für den Mittelsitz ist links hinten im Dach untergebracht, was für ein Taxi nicht optimal ist. Beim Umlegen der Sitzlehnen

entsteht eine leicht schiefe Ebene. Umlegen kann man die asymmetrisch geteilte Bank nur, wenn die hinteren Kopfstützen abgesenkt sind.

## Motor und Antriebsstrang

Der **Vierzylinder-Motor** nagelt nach dem Kaltstart vernehmlich. Er ist nicht so gut gedämmt wie in Renault-Modellen, in denen der 1,5-l-dCi ebenfalls zum Einsatz kommt. Deshalb hat er beim Beschleunigen stets einen **leicht kernigen Unterton**.

Der **erste Gang** ist wohl wegen der Geländetauglichkeit **sehr kurz übersetzt**, sodass man sehr früh in den zweiten Gang schalten muss. Der dritte lässt sich ebenfalls sehr früh einlegen, weil sich der 81 kW/110 PS bei 4.000/min leistende Common-Rail-Turbodiesel **angenehm schaltfaul fahren** lässt. Beim Tempo 50 und ebener Strecke passt der fünfte Gang schon gut. Ab 70 km/h kann man regelmäßig schon den sechsten Gang einlegen. An Autobahnsteigungen kann man ihn fast immer eingelegt lassen, ohne zu „verhungern“.

Die **sechs Gänge** lassen sich **leicht leicht und präzise schalten**. Nur beim Hochschalten vom fünften in den sechsten Gang muss man den Schalthebel ordentlich führen, um nicht versehentlich im vierten Gang zu landen. Der Rückwärtsgang vorne links lässt sich nach dem Hochziehen eines Sperrings leicht einlegen. Dieses Getriebe ist das erste Getriebe in einem Dacia, das nicht hakelt.

Mit einem **Drehregler** kann man reinen Frontantrieb einstellen, der dann grün im Display angezeigt wird, oder den automatisch zuschaltenden Allradantrieb oder aber den fest zugeschalteten Allradantrieb. Laut Prospekt ist die Stellung 4x2 bei trockener Fahrbahn empfehlenswert, weil für den Verbrauch am günstigsten. Gemäß der Bedienungsanleitung, die dazu keine Aussage trifft, schaltet der permanent zugeschaltete Allradantrieb ab etwa 60 km/h auf die 4WD-Automatik um, die die Hinterräder nur bei Bedarf zuschaltet.

## Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Michelin Latitude in der Dimension 215/65 R 16 bestückt. Diese Dimension ist bei allen Duster Serie, nur die „Prestige“-Modelle unterscheiden sich durch Leichtmetallfelgen von den anderen Modellen. Beim „Ambiance“ und beim „Lauréate“ gibt es Leichtmetallfelgen gegen Aufpreis.

Mit den Leichtmetallfelgen rollte der Testwagen geschmeidig auch über grobe Unebenheiten. Das **Fahrwerk** zeigte sich **sehr gut abgestimmt** und bot einen **hohen Federungskomfort**. Dass sich der Duster auf langgezogenen Bodenwellen ein wenig aus den Federn hebt, zeigt die komfortable Grundtendenz der Fahrwerksabstimmung.

Die Abrollgeräusche halten sich sogar in angenehmen Grenzen. Bei den **Windgeräuschen** muss man hingegen dem hohen Aufbau und den wohl nicht so passgenauen Türabdichtungen Tribut zollen. Schon bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit von 130 km/h traten recht störende Windgeräusche auf. Beim Testwagen waren die hinteren Seitenscheiben mit Kurbeln versehen, die sich in der

obersten Stellung offenbar hin und wieder lockern, sodass das Windgeräusch bisweilen an eine geöffnete Tür erinnerte.

## **Verbrauch**

Auf insgesamt 2.352 Test-Kilometern verbrauchte der leer 1.461 Kilogramm wiegende Dacia Duster Prestige dCi 110 FAP 4x4 zwischen 5,4 Litern mit reinem Frontantrieb und 10,0 Litern auf einer längeren, zügig gefahrenen Autobahnetappe, bei der sich der hohe Aufbau bemerkbar macht. Nach der Umschaltung auf reinen Frontantrieb braucht der Duster je nach Streckenprofil bis zu rund einen Liter weniger pro 100 Kilometer als in der Stellung, bei der der Allradantrieb bei Bedarf zuschaltet. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **6,7 Liter**. Schlecht: Die Bedienungsanleitung trifft keinerlei Aussagen darüber, ob der 2WD-Modus verbrauchsgünstiger als der 4WD-Modus ist.

Wichtig für die **Anhängerausbildung** beziehungsweise die **Anhängerüberführung** bei Taxiunternehmen: Die Varianten mit dem brutto 1.900 Euro teureren Allradantrieb dürfen bis zu 1.500 Kilogramm schwere Anhänger ziehen, die 4x2-Varianten nur bis zu 1.200 Kilogramm schwere Anhänger. Das zulässige Gesamtzuggewicht des Dacia Duster dCi 110 FAP 4x4 beträgt 3.344 Kilogramm, das der 4x2-Variante 2.955 Kilogramm.