



Fotos: Michael Blumenstein

Der Dacia Duster 2025 ist ein ansehnliches Automobil geworden. Das Schamgefühl früherer Modelle kann man ablegen.

Der günstigste 4x4

Der Dacia Duster 4x4 hat eine Fangemeinde. Mit Generation 3 des „fast Geländewagens“ wird sie noch größer – garantiert. Denn nirgends sonst gibt es Allradantrieb zu solch einem Kurs.

Seit 2005 gibt es Dacia in Deutschland. Der Logan machte den Start. Als Kombi (MCV) kam er Ende 2006 auf den Markt und bot phänomenal viel Platz, und das für 6.900 Euro. Von solchen Preisen können Neuwagenkäufer anno 2025 nur träumen. Doch noch immer ist Dacia der „Preisprimus“. 10.420 Euro kostet derzeit der günstigste Neuwagen in Deutschland: der Dacia Sandero mit 67 PS. Die Klimaanlage kostet 672 Euro, macht gut 11.000 Euro für einen 4,09 Meter langen Viertürer.

Keine Rabatte

Rabatte bekommen Dacia-Kunden eher nicht, traditionell und generell. Das ist ein Grund, warum die Restwerte so hoch sind. Beim getesteten Duster fallen einem beim Blick auf die prognostizierten Werte des Marktbeobachters DAT fast die Augen raus.

71.424 Dacia wurden 2024 bei uns neu zugelassen, was einem Marktanteil von 2,5 Prozent entspricht. Neidisch blickt da die Dacia-Mutter Renault, die es nur auf 1,9 Prozent schaffte. Der Sandero hatte mit 30.693 Fahrzeugen den größten Anteil. Darauf folgt der Duster mit 21.436 – und da waren noch einige des alten Modells (2. Generation) dabei. Dritter im Bunde war und ist der Jogger (15.158).

Der Elektro-Chinese Dacia Spring, der in einigen Ländern als Renault Kwid mit Benzinmotor verkauft wird, konnte bei uns – rein elektrisch – 3.655-mal zugelassen werden.

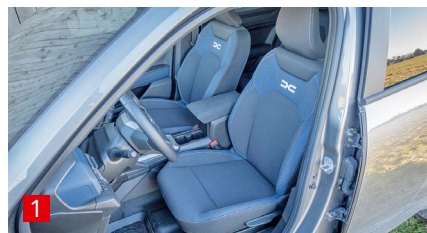
Duster 4x4 ab 21.588 Euro

Wir haben das Allradmodell gewählt: Der 4x4 kostet happige 3.500 Euro extra. Und dennoch ist der Duster Tce 130 4x4 die günstigste Möglichkeit, Allradantrieb zu fahren. Alternativen fehlen. Der Suzuki Jimny? Ist gerade den EU-Tod gestorben – sprich: Abgasvorschriften und Sicherheitsanforderungen. Wer meint, er nehme den Suzuki Ignis, wird aus denselben Gründen enttäuscht. Den Suzuki Vitara gibt es noch, kostet mit 4x4 mindestens 25.420 Euro. Toyota hat den Yaris Cross ab 28.000 Euro mit „Fake-

Allradantrieb“. Ähnlich sieht es beim Jeep Avenger aus (also ein E-Motor auf der Hinterachse), er startet bei 28.235 Euro. Und selbst bei den Kompaktmodellen ist Allradantrieb = Ausnahme. Einen Mazda CX-30 AWD gibt es ab rund 30.000 Euro und für einen Subaru Crosstrek muss ähnlich viel hingeblättert werden.

Den Duster gibt es in fünf Ausstattungslinien, wobei einige an bestimmte Motorvarianten gekoppelt sind. Die robust gezeichnete Außenhaut und das Hartplastik-Interieur bleiben weitgehend gleich. Unterschiede gibt es bei den Sitzbezügen. Laut Dacia wählen 70 Prozent der Kunden die höheren Linien und kaum jemand die Basis Essential oder Expression.

Der Duster Journey 4x4 TCE 130 kostet 22.848 Euro, exakt so viel wie



1



2

1 Auf den Sitzen kann man sitzen – vorn wie hinten. **2** Und die Lenkung lenkt – nicht sonderlich akkurat, aber man kommt auch damit gut ans Ziel.



Von hinten wirkt der Duster robust. 22 Zentimeter Bodenfreiheit helfen offroad.

der Extreme, der noch etwas robuster in Erscheinung tritt und 17- anstatt 18-Zöller ab Werk montiert hat.

Die 130 Turbo-PS samt Mildhybrid-Unterstützung (48 Volt mit 0,8-kWh-Akku) passen hervorragend zum Rumänien. Der Duster 4x4 hat Druck aus niedrigsten Drehzahlen heraus und ist auch „obenrum“ flott (180 km/h limitiert). Mit dem Benzin geht er sorgsam um und gönnt sich respektvolle 7,5 Liter Super – mit dem 55-Liter-Tank sind gute Reichweiten erzielbar.

Als etwas unwirsch kann die Lenkung bezeichnet werden, sie ist (zu) leichtgängig und rückmeldungsarm. Richtig nervig: das Getriebe. Sechs manuelle Vorwärtsgänge sind obligatorisch. Leider rasten diese störrisch ein und der Anschluss in den ersten drei Gängen holpert beim Hochschalten häufig. Da hilft auch kein noch so sensibler Gasfuß. Wer ins Gelände fährt, wird sich eventuell an der Drehzahlbegrenzung im Leerlauf stören – das merken vermutlich nur wenige.

Mit an Bord bei allen Allradlern: die Mehrlenker-Hinterachse – aufwendigste Konstruktion beim Duster, die Frontriebler haben einfachere Verbundlenker-Lösungen. Damit ist sogar mit den 18-Zoll-Rädern (215/60 R18) des Journey ein vernünftiger Fahrkomfort gegeben. Mit seiner Bodenfreiheit von knapp 22 Zentimetern liegt der Dacia Duster 4x4 auf einem Niveau mit dem Subaru Forester, dem Allradkompetenz attestiert wird. Okay, so ausgefeilt wie bei Subaru ist der 4x4-Antrieb des Duster mittels Lamellenkupplung und ohne echte Sperren nicht. Die per Drehregler hinter dem Schalthebel einstellbaren Fahrprogramme können in unwegsamem Gelände helfen, meist reicht der

Modus „Auto“ – meistens ziehen die Vorderräder alleine. Eine theoretische 50:50-Kraftverteilung kann dort vorgewählt werden.

Mit dieser Ausstattung kommen Förster und Camper ziemlich sicher an ihr Ziel. Camper? Ja, im Zubehör-Programm bei Dacia gibt es mittlerweile allerhand, auch für Outdoor-Fans. Wie zum Beispiel das Dacia-Heckzelt für 560 Euro, das an die geöffnete Heckklappe angedockt wird und den Schlafraum im Kofferraum mit dem Camping-Innenraum-Umbau-Schlafpaket (1.336 Euro) erweitert.

Fürs Gepäcksichern gibt es laut Bedienungsanleitung vier Verzurrösen, im Testwagen waren hingegen lediglich zwei zu finden, deren Positionierung fürs Verspannen eher weniger taugt. Umgeklappt ergibt sich mit doppeltem Ladeboden eine fast ebene Fläche.

Dacia ist hinlänglich dafür bekannt, keinen Hightech-Firlefanz ins Auto zu packen. Meist liegt der Fokus auf dem Aspekt „Kosten-Nutzen“. So gibt es stets LED-Abblendlicht und immer Halogen-Fernlicht. Was sich anachronistisch anhört, stört in der Realität nicht. Denn das Fernlicht ist zwar

Dacia Duster 1.2 TCe 130 4x4 Journey

Testwagenpreis 24.609 €
 R3/1.199 cm³ | 96 kW/130 PS
 230 Nm ab 1.750 U/min
 6-Gang-Schalter | 180 km/h | 11 s
WLTP 6,1 S | 137 g/km
 4.343 x 1.813 x 1.661 mm
Kofferabteil 456–1.548 Liter
HK 20 | VK 17 | TK: 18
Wartung jährlich/30.000 km
Garantie 3 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

„gelb“, aber sehr hell und damit besser als viele LED-Fernlichtsysteme.

An Bord des 4x4 Expression (ab 21.588 Euro) sind stets beheizbare und elektrisch verstellbare Außenspiegel, manuelle Klimaanlage, höhenverstellbarer Fahrersitz, 60:40 teilbare Fondlehne, die zu hoch montierte und nicht verstellbare Mittelarmlehne (stört beim Schalten), Einparkhilfe hinten sowie eine Rückfahrkamera (von schlechter Qualität) und die Smartphone-Spiegelung, integriert ins einfach zu durchschauende Infotainmentsystem.

Das relevante Mehr an Ausstattung im Journey (4x4 ab 22.848 Euro) sind induktives Handyladen, Klimaautomatik (1-Zone), schlüsselloser Zugang sowie ein träges Navi. Als Extras könnten die Sitzheizung vorn (290 Euro) oder das Winterpaket 1 (390 Euro mit Sitz- und Lenkradheizung) oder aber das Winterpaket 2 (540 Euro für Sitz- und Lenkradheizung sowie beheizte Windschutzscheibe) einkalkuliert werden. Es scheint kalt zu sein, in Rumänien. Bei uns ist es auch kalt, der Testwagen hat keine der drei Optionen und beweist, dass wir zwar verwöhnt sind, jedoch durchaus auch ohne zurecht kommen. Und zwar gerade dann, wenn man im günstigsten 4x4 Deutschlands unterwegs ist. *mb*

DAT-PROGNOSE

Dacia Duster TCe 130 4x4 Journey

36 Monate ohne Extras
 15.000 km/Jahr: 65,7 %
 25.000 km/Jahr: 59,2 %
 40.000 km/Jahr: 50,6 %

