



Fotos: Michael Blumenstein

Mit 4,57 Metern passt der Dacia Bigster perfekt in die SUV-Kompaktklasse und will sogar VW-Tiguan-Kunden anwerben.

Rumänisches Neuland

Mit dem Bigster betritt Dacia das Segment der mittelgroßen SUV. Top-Motor ist ein Vollhybrid, der vor allem in der Stadt überzeugt. Taugt der Bigster vielleicht auch für Flotten?

Optisch ist der 4,57 Meter lange Bigster in vielen Details dem 23 Zentimeter kürzeren Dacia Duster zum Verwechseln ähnlich. Noch nie hat Dacia ein so großes Fahrzeug produziert. Die Verkaufszahlen in Europa und speziell in Deutschland unterstreichen das Vorhaben der Renault-Tochter, im C-SUV-Segment nachhaltig zu wachsen. Und dass Dacia „Wegwerf-Autos“ produziere, beantworten die „Rumänen“ mit der Info, dass seit Marktstart im Jahr 2005 noch immer 80 Prozent der jemals zugelassenen Modelle führen.

Viel Platz, wenig zimmerlich

Der Bigster soll weiterhin dazu beitragen und macht sich in der verkaufstärksten Fahrzeugklasse Deutschlands (und der EU) breit. In dieser geht es oft um das Platzangebot. Das im Innenraum und das im Kofferabteil. Der Bigster kann hierbei mit den Großen mitspielen und verbucht einen spürbaren Platzgewinn im Vergleich zum kleinen Bruder Duster. Zwar ist die Rückbank nicht verschiebbar, dafür aber erstmals dreiteilig umlegbar, und sie bietet eine komfortable Mittelarmlehne samt Handy-Steckfä-

cher und Becherhalter. Wer die drei Teile umklappt (per Schlaufe am Sitz oder per Fernentriegelung aus dem Kofferraum), erweitert beim Hybrid das Volumen auf 1.851 Liter und hat im Bestfall eine Ladelänge von 2,70 Meter. Dass der Volumengewinn von 50–155 Litern im Vergleich zum Duster kleiner als erwartet ausfällt, steht auf einem anderen Blatt.

Klar ist auch, dass in den Preisgilden – der Startpreis des Dacia Bigster liegt bei 20.000 Euro (für den Expression) und damit 2.500 Euro über

dem Duster – Premium nicht der Anspruch sein darf. Hartplastik dominiert das Interieur. Weiche Teile zum Anlehnen gibt es nur für das Knie an der Mittelkonsole, die Mittelarmlehne und die Armauflage in der Türverkleidung. Man kann es auch praktisch sehen und sich an der Abwaschbarkeit der Materialien erfreuen.

Noch immer preiswert

Der Sitzbezug ist aus wenig körper-schmeichelndem Kunststoff, was ge-



Das „Schäm-Image“ hat Dacia spätestens mit dem alten Logo abgelegt.



INNOVATION BEGINNT MIT EINER NEUEN PERSPEKTIVE.

GENESIS ELECTRIFIED GV70



SCHON AB

603€ / MONAT¹

ZZGL. MWST. IM BUSINESS LEASING

Entdecken Sie unsere sofort verfügbaren Electrified Genesis GV70. Zu besonders günstigen Konditionen für Firmenkunden. Wir beraten Sie gerne individuell und erstellen Ihnen ein maßgeschneidertes Angebot, das genau auf Ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist. Erleben Sie den Genesis Unterschied.

Ihr direkter Kontakt zu Genesis: firmenkunden@de.genesis.com

SOFORT
VERFÜGBARE
ELECTRIFIED GV70



Genesis Electrified GV70 Sport 360 kW (490 PS) – Energieverbrauch kombiniert: 19,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse kombiniert: A (Werte nach WLTP); elektrische Reichweite bei voller Batterie (kombiniert): 455 km.

¹ Ein unverbindliches Leasingbeispiel für Gewerbekunden der Genesis Finance, ein Service der Santander Consumer Bank AG, Santander-Platz 1, 41061 Mönchengladbach. Bonität vorausgesetzt. Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen der Genesis Motor Deutschland GmbH zzgl. Mehrwertsteuer und Überführungs- und Zulassungskosten (955,80 € netto). Änderungen, Irrtümer und Fehler vorbehalten. Angebot gültig bis 30.06.2025 bzw. solange der Vorrat reicht. Andere Motorisierungs- und Ausstattungsvarianten gegen Aufpreis möglich. Abbildung zeigt ggf. aufpreispflichtige Sonderausstattungen. Beispielrechnung für einen Electrified GV70 AWD Sport 360 kW (490 PS), Fahrzeugpreis: 62.191,80 € netto; Leasingsonderzahlung: 0 €; Laufzeit: 36 Monate; Laufleistung pro Jahr: 20.000 km; monatliche Leasingrate: 602,64 €; Gesamtbetrag: 21.695,06 €.



1 Die Sitzposition wird nicht für jeden perfekt passen, damit muss man sich arrangieren. **2** Die Sitze sind jetzt zwar teilelektrisch verstellbar, das ändert aber nichts am uncharmanten Bezug und der Kontur. **3** Der vielleicht wichtigste Schalter im Bigster (links mit LED): Das nach eigenen Wünschen konfigurierte Assistenzmenü. **4** Keine Fragen bei der Bedienung. **5** Viel Platz im Fond. **6** Und erst recht im Kofferraum. Eine ebene Ladefläche entsteht jedoch nicht.

rade im Hinblick auf den „von Dacia“ immer wieder mit einem Seitenhieb erwähnten „12.500 Euro teureren“ VW Tiguan hervorgehoben werden muss. Da sieht man dann doch, wo (unter anderem) der Mehrpreis drinsteckt. Jedoch muss ehrlicherwise geschrieben werden: Schlecht macht es auch der Bigster nicht. Wenngleich die Sitze nicht genug Seitenhalt und Schenkelauflege bieten und die Lendenwirbelstütze mittels einfachem „Balken“ manuell per Hebel in den Rücken gerammt wird. Kann man so machen, erntet aber keinen Applaus. Dass er der erste Dacia mit teilelektrischer Sitzverstellung ist, ist eine Erwähnung wert, mehr aber auch nicht. Und täuscht nicht darüber hinweg, dass die Sitzposition nicht für alle Fahrer passen wird. Immerhin: Der Beifahrersitz lässt sich in der Höhe verstellen.

Positiv hervorzuheben sind die gut platzierten Fensterheber und die praktische Spiegelverstellung – also so, wie man es von jeher kennt. Ziemlich genial hingegen: die Tasten für Lautstärkeregelung und Displaysteuerung. Diese befinden sich oben auf dem 10-Zoll-Display, sind für Fahrer und Beifahrer gleichermaßen gut erreichbar und auf Wunsch lässt sich

der Touchscreen damit komplett verdunkeln. Besondere Erwähnung verdient das geräumige Fach unter der (beim Hybridantrieb) deutlich zu massiv geratenen Mittelkonsole. Das Fach wird über die Klimaautomatik gekühlt. Apropos Ablagen: Das Handschuhfach ist sogar beleuchtet.

Ansonsten überrascht der Bigster beim Infotainment wenig. Apple Carplay ist kabellos, geladen wird das Handy induktiv (Option), und wer Apple Karten beim iPhone nutzt, kann sich die Kartenansicht auch ins Kombiinstrument holen. Das funktioniert besser als das integrierte Dacia-Navi, das beim ersten Aufwecken eine Ewigkeit bis zur Einsatzbereitschaft benötigt. Navigiert wird intern mit den Daten von Here.

Das Kombiinstrument besitzt in der Basisausstattung das 7-Zoll-Display vom Duster, in den höheren (Journey und Extreme) gibt es zum 10-Zoll-Touchscreen ein ebenso großes Kombiinstrument. Überraschend sauber klingt das Soundsystem des Bigsters. Der Klang ist klar und kräftig, solange man es mit der Lautstärke nicht übertreibt. Wie beim Duster und auch bei Renault phänomenal gut gelöst: das Individualisieren der

Assistenzsystem-Präferenzen und das Abrufen dieser mittels zweifachen Drucks auf den Knopf über dem linken Knie. Bei den Assistenten ist nun der adaptive Tempomat an Bord.

Neuer Hybridmotor

Im Bigster kommt ein neuer Vollhybrid mit 1,8 Litern Hubraum zum Einsatz. Konnte der bislang eingesetzte 1,6-Liter mit 94 PS wenig überzeugen, spürt man den Hubraumzuwachs und die PS-Steigerung auf 109 PS. Im Zusammenspiel mit dem großen Elektromotor (49 PS) und dem Startergenerator (kleiner E-Motor) kommt der Bigster Full Hybrid auf eine Systemleistung von 155 PS und flott in Fahrt. Das Umschalten des Energiespenders ist spürbar und hörbar, da der Vierzylinder kein Leisetreter ist. Im Stadtverkehr und auf der Landstraße ermöglicht das Konglomerat eine entspannte und vor allem sparsame Gangart – oft ist man im EV-Modus unterwegs, der im Tacho visualisiert wird. Der Normverbrauch liegt bei 4,7 Litern und ist im Alltag erreichbar.

Definitiv nicht wohl fühlt sich der Bigster Hybrid auf der Autobahn. Der kleine 1,2-kWh-Akku (Bruttowert) ist

in Kürze leeresogen und die Elektro-PS lösen sich damit in Luft auf. Was bleibt, sind magere 109 PS, die auf der Autobahn bestenfalls zum Mitschwimmen ausreichen. Überholvorgänge werden zum Geduldsspiel und zur akustischen Belästigung, denn der Vierzylinder ist dann ungewohnt präsent und macht die beim Bigster eingeflossenen zusätzlichen Dämmmaßnahmen (dickere Scheiben und Radhausverkleidungen aus Fasermaterial anstatt Plastik) zunichte. Bei Renault gibt es noch immer den 1,6-Liter-Hybrid. Aber eben auch den 1,2-Liter-Turbo mit Elektro-Punch (im Rafale und im Espace, jeweils mit 200 PS Systemleistung). Schade, dass man Dacia nicht dieses Aggregat spendiert hat. Das würde – PS-reduziert – hervorragend zum leichten (1,5 Tonnen) Rumänen-SUV passen.

Wer Autobahnen oft im Anforderungsprofil hat, rollt mit dem 140-PS-Turbobenziner dennoch deutlich besser – allerdings muss der stets per Hand geschaltet werden. Der Hybrid ist der einzige Bigster mit Automatikgetriebe. Der in der Technik komplizierte Automat kann im Alltag bei gemächlicher Gangart überzeugen. Wer

jedoch spontan Leistung abfragt, sollte dem Getriebe Zeit zum Finden der passenden Übersetzung und zum Bereitstellen der vollen Leistung geben.

Klar ist: Wer Dacia kauft, ist kein Linke-Spur-Kracher und auch auf der Landstraße meist eher gemütlich unterwegs. Dieses Fahrverhalten kommt dem Bigster-Fahrwerk entgegen, das mit einer gesunden Grundstraffheit überzeugt. Trotz der 19-Zoll-Räder (336 Euro, nur für Ausstattungslinie Journey) mit 205/55-R19er-Reifen ist das Ansprechverhalten für die Preisklasse gut. Beim Lenken kommen eher weniger Glücksgefühle auf als vielmehr die Gewissheit, dass die Bewegungsrichtung des Lenkbefehls grob folgt.

Unschlagbar

Die ureigene Domäne von Dacia ist und bleibt der Preispunkt. So auch beim Bigster. Und der ist traditionell unverhandelbar. Egal, ob Privatkunde oder Großabnehmer. Das ist erfreulich, und daran sollten sich alle anderen Hersteller ein Beispiel nehmen (nach einer erfolgten Preisjustierung nach unten, um dann eben keine Ra-

battschlachten mehr zu führen). Der Bigster startet für erwähnte 20.000 Euro. In der Basis gibt es dafür bereits den kräftigen 1.2 Turbo mit 140 PS. Generell bewegt sich das Leistungsspektrum der vier angebotenen Antriebe im Bereich von 130 PS (4x4-Version) bis hin zu den hier gefahrenen 155 PS.

Wer richtig viel Geld ausgeben möchte, wählt die „Outdoor“-Version Extreme, implantiert den Hybridantrieb, überzieht die Karosserie mit Indigo Blau (Metallic für 588 Euro), färbt das Dach schwarz (126 Euro) und packt das sinnvolle Notrad rein (160 Euro). Das große Glasschiebedach, Sitz- und Lenkradheizung, Zwei-Zonen-Klimaautomatik (erstmal bei Dacia), die 40:20:40 umklappbare Rücklehne (erstmal bei Dacia) und weitere Details sind inklusive und man landet bei rund 27.000 Euro.

Und wenn die Kiste dann zu den 80 Prozent aller Dacia in Deutschland gehört, rollt der Bigster auch in 20 Jahren noch – sicherlich jedoch nicht im Fuhrpark, aber auch da passt der große Rumäne gut rein und fühlt sich im Portemonnaie trotz Ein-Prozent-Versteuerung fast nach E-Auto an. *mb*

Dacia Bigster Hybrid 155 Journey

Testwagenpreis: 26.630 €

R4/1.793 ccm

115 kW/155 PS | 172 Nm

9,7 s | 174 km/h

6-Gang-Automatik

Akkukapazität: 1,2 kWh (brutto)

Verbrauch: 4,7 S | 106 g/km

4.570 x 1.813 x 1.655 mm

Kofferraum: 546–1.851 Liter

Versicherung: HK 20 | VK 23 | TK 19

Wartung: jährlich/30.000 km

Garantie: 3 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



LED gibt es fürs Abblendlicht, wer aufblendet, leuchtet noch immer „gelb“.