

KNAUTSCHZONE

Auf dicke Hose

von Sabine Schömig



Gerade bin ich richtig groß. Wenn ich unterwegs bin, reagieren die Menschen sofort. Sie schauen erschreckt oder erbost, die wenigsten lachen, wenn sie mich sehen. Sie haben auch nichts zu lachen. Respekt wünsche ich mir von ihnen, Ehrfurcht ob meiner Größe und meines dahinter vermuteten Geldbeutels. Wobei ich gestehen muss, ich selbst vermute hinter einer Frau, die hinter dem Steuer eines solchen Dickschiffs sitzt, immer noch den dicken Geldbeutel ihres Mannes, auch wenn das emanzipatorisch gesehen völlig unkorrekt ist.

Aber Klischees halten sich nun mal hartnäckig und jetzt bin ich selbst die Verkörperung eines solchen Klischees. Ich throne übergangsweise zu Testzwecken hinter den verzinkten Stahlblechmauern eines Oberklasse-SUVs und schaue hinab auf die Menschheit vor mir. Dabei bin ich froh, wenn ich die anderen drauhen überhaupt sehe, irgendwo vor meiner dicken Motorhaube, über die ich kaum blicken kann. Deshalb habe ich den 1000-fach elektrisch einstellbaren Ledersitz auch auf die höchste Stufe gestellt. Und wenn ich rückwärts rangieren muss, dann starre ich gebannt auf die Rückfahrkamera, ohne die ich wohl keinen Zentimeter weit käme, ohne etwas oder jemanden zu überfahren.

Auch vorwärts fahren ist gar nicht so leicht. Denn mit über zwei Metern Breite nimmt mein Auto mit seinen Monsterspiegeln schon fast die ganze Straße ein. Wer uns entgegen kommt, weicht entweder ängstlich auf den Randstein aus oder regt sich klassenkämpferisch auf. Wer dabei im Notfall den Kürzeren ziehen würde, ist klar: Die Versicherung meines Wagens, denn ein Rempler in dieser Kategorie kommt richtig teuer! Im Parkhaus muss ich jeden zweiten Platz links liegen lassen – zu schmal. Aber wenn ich mich dann doch in eine Lücke gequetscht habe, komm' ich nicht mehr aus der Tür. Ähnlich geht es mir in der heimischen Garage, die halt schon 20 Jahre alt und für damals übliche Zwergenautos konzipiert ist. Das Schlimmste ist: Niemand hat Mitleid, alle schauen mich auch noch böse an. Nur auf der Autobahn bin ich der King, äh, die Queen. Oder eher der Papst. Aber der fährt neuerdings ja auch in kleinen Autos.



Einen sportlichen, aber immer noch sanften Look hat Dacia dem neuen Duster verpasst.

Fotos: Dacia

Bleibt ein ehrliches Auto

Fahrvorstellung: Dacia startet Mitte Januar mit der zweiten Duster-Generation – Mehr Abenteuerlook – 600 Euro teurer beim Einstiegspreis

Von unserem Mitarbeiter
GÜNTHER KOCH

Er bleibt das bei weitem preisgünstigste Kompakt-SUV-Modell bei uns – und das, obwohl er 600 Euro teurer geworden ist! Mit dem Duster ist Dacia im Umfeld etwa von Citroen C4 Cactus, Fiat 500X, Nissan Juke, Opel Mokka, Peugeot 2008 oder Skoda Karoq unterwegs. Die Neuaufgabe ist von der rumänischen Renault-Tochtermarke gerade in Sounio an der Südspitze der griechischen Halbinsel Attika vorgestellt worden. Sie steht ab Mitte Januar zu Einstiegspreisen ab 11 290 Euro bei den Händlern.

Bei Generation zwei seit 2010 ist das Design nachgeschärft, der robuste Geländewagen- und Abenteuer-Look etwa durch den weiter nach oben gezogenen Unterfahrschutz stärker herausgearbeitet. Bei vergleichbaren Abmessungen

wie vorher kommt der fünftürige Fünfsitzer auf gut 4,3 Metern Länge insgesamt solide verarbeitet daher. Platz ist bei fast 2,7 Metern Radstand selbst im Fond noch ganz ordentlich vorhanden.

Im Kofferraum lassen sich je nach Antriebsart 376/411 oder 445 bis 1431/1501 oder 1478 Liter Gepäck bei umgeklappter Rücksitzlehne verstauen. Die Sitze mit der längeren Schenkelaufgabe sorgen für besseren Seitenhalt. Die Bedienung ist rasch im Griff. Der Monitor, zuvor zu weit unten, sitzt nun blick- und griffünstiger oben in der Mittelkonsole.

Vier Ausstattungsstufen gibt es. Im Basispaket sind Berganfahrhilfe, Bordcomputer, durchgehende Fensterairbags, Geschwindigkeitsbegrenzer, Lichtsensor und 16-Zoll-Stahlräder mit 215er-Reifen enthalten. Darüber gehören Audiosystem, Dachregler und Nebelscheinwerfer, dann Kom-

fortpaket, Klimaanlage, Tempomat und – leider erst hier – Tiefenverstellung fürs Lenkrad, sowie schließlich Einparkhilfe hinten, Rückfahrkamera, Lederlenkrad, Multimediastystem, Navigation, Siebenzoll-Touchscreen und 17-Zoll-Leichtmetallräder zum Grundumfang.

Etwas rauher Diesel

Erstmals sind eine Klimaautomatik, Umgebungskamera sowie ein automatisches Zugangs- und Startsystem lieferbar. Wer will, kann bei den Elektronikhilfen zudem einen Totwinkel-Warner ordern. Als Antrieb dienen zwei 1,2- und 1,6-Liter-Benziner mit 114 und 125 PS, der stärkere ist ein Turbo, dazu kommen eine ab 14 500 Euro teure 1,6-Liter-Flüssiggasvariante mit 109 PS sowie zwei bei 13 500 Euro beginnende 1,5-Liter-Turbodiesel mit 90 und ebenfalls 109 PS. Sie machen die

leer 1262 bis 1395 Kilo schweren Duster, die Lasten bis 1500 Kilo an den Haken nehmen können, in der Spitze 158 bis Tempo 179 schnell.

Variabler Allrad- ist neben dem normalen Frontantrieb ab 15 400 Euro möglich. Fünf- und Sechsgang-Schaltgetriebe übertragen die Kraft auf die Räder. Der frontantriebene Spitzendiesel findet sich wahlweise sogar mit Sechsgang-Doppelkupplungsbox in der Liste. Den Verbrauch gibt Dacia in Verbindung mit der überall serienmäßigen Stopp/Start-Spritsparfunktion im günstigsten Fall mit 4,4 bis 8,8 Litern an.

Wir sind im etwas rau laufenden und lautstärkeren 109-PS-Selbstzylinder mit Automatik unterwegs gewesen. Dessen Bordcomputer hat bei uns am Ende nach wechselnden Autobahn-, Landstraßen- und leichten Geländefahrprofilen bei eher moderater Fahrweise 6,4 Liter angezeigt. Den kultivierter

wirkenden Benzinern fehlt etwas die Durchzugskraft. Was das Fahrwerk betrifft, ist unterm Strich ein passabler Kompromiss zwischen Komfort, Agilität und Geländegängigkeit selbst in etwas schwierigerem Terrain gelungen.

Man weiß, was man hat

Standard bei den Allradlern sind Bergabfahrhilfe und ein spezieller Monitor mit Offroad-Daten. Die elektrische Servolenkung gibt dank direkterer Übersetzung etwas bessere Rückmeldung von der Straße als beim Vorgänger. Die Bremsen, Scheiben vorn, Trommeln hinten, sorgen für standfeste Verzögerung.

Alles in allem bleibt die Duster-Neuaufgabe wie alle Dacia-Modelle ein ehrliches Auto. Man weiß durchaus, was man hat – in jedem Fall ein robustes, geräumig-solides Kompakt-SUV zum günstigsten Preis – und was eben nicht.



Das Fahrwerk bildet einen passablen Kompromiss aus Komfort, Agilität und Geländegängigkeit.



Innen bietet der Duster gewohnte Schlichtheit, aber mit Multimediastystem mit bis zu sieben Zoll großem Touchscreen-Monitor, in gehobener Ausstattung.

Stichwort: Duster-Motoren

Zwei Vierzylinder-Benziner, darunter ein Turbo, eine Vierzylinder-Flüssiggas-Variante, zwei Turbodiesel.

- Hubraum: 1,2, 1,5, 1,6 Liter.
- Leistung: 66/90 bis 92/125 kW/PS.
- Maximales Drehmoment: 144/4000 bis 260/1750 Newtonmeter/Umdrehungen pro Minute.
- Beschleunigung: 10,4 bis 13,8 Sekunden von 0 auf Tempo 100.
- Höchstgeschwindigkeit: 158 bis 179 Stundenkilometer.
- Umwelt: Laut Dacia Mixverbrauch 4,4 bis 8,8 Liter pro 100 Kilometer, 115 bis 158 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer. Preis: 11 290 bis 18 900 Euro. (gk)

Optische Kosmetik und feinere Materialien

Fahrvorstellung: Mit dezenteren Retuschen hat Nissan den einstmals grobschlächtigen X-Trail aufgewertet

Von unserem Mitarbeiter
THOMAS G. ZÜGNER

Einst kam er als kerniger Geländewagen daher. Spätestens mit der aktuellen dritten Generation hat der Nissan X-Trail »eine große Wandlung« mitgemacht, wie es Firmensprecher Alexander Sallee bei der Fahrvorstellung im oberbayerischen Eichenried ausdrückte. Statt als grobschlächtiger Offroader macht der Japaner inzwischen auch in der Stadt eine gute Figur. Mit dezenteren Retuschen hat Nissan den X-Trail jetzt

einer feinen Überarbeitung unterzogen, wobei das Grundkonzept beibehalten wurde.

»Abenteurer, Familie, Größe und Variabilität« sind laut Produktspezialist Cristiano Ferreira die Kernelemente des Mehrzweckfahrzeugs aus Fernost. So finden sich am X-Trail durchaus noch rustikale Elemente, die ihn für einen Einsatz in einem unwirtlichen Umfeld prädestinieren. Dazu zählt auch der zuschaltbare Allradantrieb, der für einige Versionen zur Verfügung steht.

Im Auto-Modus fährt der Wagen unter optimalen Bedingun-

gen als Fronttriebler, bei Schlupf werden in Sekundenbruchteilen bis zu 50 Prozent des Antriebsmoments an die Hinterachse geleitet.

Neu: Verchromte Seitenleisten

Mit dem neu gestalteten Kühlergrill und den geänderten Stoßfängern streckte sich die Länge des X-Trail bei unverändertem Radstand und gleichen Innenabmessungen um fünf Zentimeter auf 4,69 Meter. Die Linienführung wirkt schicker und sportlicher. Verändert wurde das Design der Scheinwerfer, neu sind die schmucken Chrom-Seitenleisten an der Karosserie.

Aufgewertet wurde der Innenraum. Das neue Lenkrad sieht nicht nur deutlich ansprechender aus, sondern soll durch die Abflachung im unteren Bereich das Ein- und Aussteigen erleichtern. Zudem bietet der kompaktere Volant laut Cristiano Ferreira eine verbesserte Griffbarkeit und ein um 17 Prozent größeres Blickfeld auf den Tachometer. Hochwertiger ausgefallen ist die

Qualität der Materialien. Das betrifft beispielsweise die Oberflächen an Armaturenbrett, Türverkleidungen und Sitzflächen.

Zur erhöhten Funktionalität des überarbeiteten X-Trail zählt die Möglichkeit, bei Modellen mit elektrischer Heckklappe diese per Fußschwenk zu öffnen. Neu steht ein Querverkehrswarner zur Verfügung, mit einer zusätzlichen Fußgängererkennung wurde die Notbremse ausgestattet. Ein Stand-Still-Assistent hält das Fahrzeug drei Minuten lang an Neigungen und Steigungen, ohne dass die Bremse betätigt werden muss.



Aus dem kernigen Geländewagen ist längst ein variables Mehrzweckfahrzeug geworden. Jetzt ist die dritte Generation des Nissan X-Trail um fünf Zentimeter gestreckt worden und hat unter anderem einen größeren Kühlergrill erhalten. Foto: Nissan

Stichwort: Motoren und Preise

Unangetastet blieb die Motorenpalette des X-Trail. Zur Verfügung steht ein 1,6 Liter großer Turbo mit Benzindirektspritzung, der 163 PS leistet. Er ist als einziges Aggregat ausschließlich mit Frontantrieb erhältlich. Vom Kooperationspartner Renault stammen die Dieselmotoren, die wahlweise auch mit Allrad kombiniert werden können. Eher eine Randerscheinung bildet der

1,6-Liter-Selbstzylinder mit 130 PS. Nicht nur bei der Leistung mit 177 PS, sondern auch in der Beliebtheit der Kunden mit einem Anteil von knapp 60 Prozent ist der 2,0 Liter große Spitzendiesel die absolute Nummer eins beim X-Trail. Die Tarife starten bei 25 440 Euro. Der X-Trail wird auch zum Siebensitzer, für 400 beziehungsweise 800 Euro Aufpreis. (tgz)