



Dacia Duster

Onverslaanbaar

Rij-impressie | Bent u op zoek naar een onverslaanbare terreinwagen? Zoek dan niet verder. De "Duster" ziet er niet alleen stoer uit, maar heeft ook de vierwielaandrijving om het veelbelovende uiterlijk in daden om te zetten. Samen met vele verbeteringen voor modeljaar 2014 maakt dat de Dacia Duster onverslaanbaar. Lees waarom...

Dacia is een Roemeens automerk dat in samenwerking met Renault bijzonder doordachte en nuchtere auto's aanbiedt. Een Dacia biedt al het noodzakelijke, maar niets meer dan dat. De Duster gaat echter een stapje verder, want de Duster is een SUV (Sports Utility Vehicle).

Een SUV wordt gekocht om de uitstraling, de ruimte en de mogelijkheid tot terreinrijden. Toch kiest Dacia ook nu voor een eenvoudige, doelgerichte aanpak. De Duster is gebaseerd op een vorige generatie van de Nissan X-Trail en dat scheelt flink in de ontwikkelingskosten. De lijnen zijn eenvoudig, maar juist daardoor doet de Duster stevig en degelijk aan.



Voor modeljaar 2014 is dit uiterlijk nauwelijks aangepast. De grille en koplampen zijn licht gewijzigd, voor een nog stoerdere uitstraling. Aan de achterzijde is de vernieuwde Duster herkenbaar aan andere achterlichten (met vierkante units in plaats van ronde) en een verchromde uitlaatpijp.

Ruimte en uitrusting

Het interieur is juist wel ingrijpend vernieuwd. De

lijnen zijn grof en simpel, waardoor de Duster nog meer voelt als een onverwoestbare terreinauto. Tegelijkertijd zorgt dit ervoor dat de productiekosten laag kunnen worden gehouden.

Voorin (niet achterin!) zijn extra bergvakken te vinden. De voorstoelen zijn opnieuw ontworpen, maar hebben nog steeds zeer korte zittingen. Het stuurwiel is, net voor de facelift, alleen in de hoogte en niet in de afstand tot de bestuurder verstelbaar. De Duster heeft een makkelijke, hoge instap waarop vreemd genoeg een lage zit volgt.



Dé grootste aanwinst is de verkrijgbaarheid van een speciaal voor Dacia ontworpen audio-, navigatie- en communicatiesysteem. Zoals het hoort bij Dacia is dit eenvoudig, doeltreffend en uiterst voordelig. Helaas konden de technici geen goede plek voor het beeldscherm vrijmaken. Het zit daarom laag in het dashboard en is nauwelijks afleesbaar. Wat een sprong vooruit had kunnen zijn, is nu slechts een kleine verbetering.

Op het punt van comfort heeft de Dacia wel grote winst geboekt. De geluiden van de rijwind, banden en motor worden veel beter onderdrukt dan voorheen, met als gevolg dat de rijgeluiden bijna zijn gehalveerd! Hiermee geeft de Duster veel minder het gevoel een "budgetauto" te rijden dan voorheen.

Weggedrag

Het onderstel is onveranderd eenvoudig doch doeltreffend. Wanneer kalm met de Dacia wordt

gereden, is de auto merkbaar groot en hoog, wat velen een veilig gevoel zal geven. Zolang een bocht in een mooie lijn wordt gestuurd biedt de Duster bovendien volop grip.

Het gevoel in het stuurwiel is echter minimaal en dat zorgt ervoor dat iedere bocht voorzichtig moet worden "opgebouwd" en het nauwelijks mogelijk is om strakke lijnen te sturen. Daarbij worden stuurfouten of plotselinge manoeuvres genadeloos afgestraft. Uiteraard springt het standaard aanwezige elektronische stabiliteits programma ("ESP") dan bij, maar andere SUVs zijn tot veel meer in staat zonder terug te hoeven vallen op een dergelijk veiligheidsnet.

TCe 125

Geheel nieuw voor modeljaar 2014 is de "TCe 125" benzinemotor. Deze krachtbron is afkomstig van Renault en wordt ook toegepast in bijvoorbeeld de Megane en Scenic. Zoals de naam al aangeeft, levert deze motor 125 pk (en 205 Nm koppel). Dit is ruim voldoende voor de Duster, maar van enig rijplezier of opwinding is nooit sprake. De koppeling geeft nauwelijks gevoel (meerdere ervaren autojournalisten lieten de motor afslaan) en de motor reageert met enige vertraging op commando's van de bestuurder.



Puur rationeel bekeken zijn de prestaties van de "TCe 125" echter ruim voldoende. Bovendien ligt het verbruik dankzij deze nieuwe motor veel lager dan

met de "1.6 16v" (die daarom in veel landen voortaan niet meer leverbaar is). Het verbruik ligt echter hoger dan bij vergelijkbare modellen van Renault, omdat die zijn voorzien van brandstofbesparende maatregelen zoals een stop/start-systeem.



Dacia past de motor in zijn eenvoudigste vorm toe. Desondanks bedroeg het testverbruik over een gemengd traject (stadsverkeer, bergen en snelwegen) een keurige 6.3 liter per 100 km. Dit komt tot het laatste cijfer achter de komma overeen met de fabrieksopgave. Reken met een stevige rijstijl op een verbruik van 8.8 liter per 100 km.

Terreinrijden

Naast de benzinemotoren is de Duster leverbaar met de "oude vertrouwde" dieselmotor. Deze geeft wel het nodige gevoel in de koppeling en levert zijn prestaties dankzij het forse koppel (240 Nm) met meer gemak.



De "dCi 110" kan bovendien worden voorzien van vierwielaandrijving. Deze schakelt desgevraagd automatisch in. Voor gebruik in het terrein kunnen de voor- en achteras permanent worden verbonden. Zonder deze voorziening gaat het vermogen naar de lichtst draaiende wielen. Als bijvoorbeeld de voorwielen geen grip hebben, wordt hiermee voorkomen dat juist de voorwielen al het vermogen toebedeeld krijgen.

Naast de vierwielaandrijving biedt de Duster eenvoudige voorzieningen om terreinrijden makkelijker te maken. Wanneer op de helling wordt weggereden, houdt de computer het rempedaal drie seconden vast om achteruitrollen te voorkomen. In plaats van kostbare lage gearing, heeft de Duster een bijzonder korte eerste versnelling. Hiermee kan met meer gemak een helling worden beklommen of kan de motor juist effectief worden gebruikt als rem bij het afdalen.



In de praktijk weet de Duster zich heel behoorlijk te redden in het terrein. Dankzij de geringe overhang voor en achter loopt de auto niet zomaar vast op een helling, terwijl de forse bodemvrijheid (20.8 cm) het mogelijk maakt om ruig terrein te bedwingen.

Daarmee gaat de Duster verder dan "bluf SUVs" die alleen een stoer uiterlijk hebben, maar moet de Dacia het afleggen tegen echte terreinauto's. Bovendien vraagt terreinrijden met de Duster enige vaardigheden van de bestuurder, terwijl moderne SUVs van andere merken zo veel hulpmiddelen hebben dat terreinrijden nauwelijks lastiger is dan inparkeren.

Uiteraard komt de Duster niet zo ver in het terrein als een volbloed terreinauto. Maar gezien het prijsverschil met de tegenstrevers levert de Duster juist uitstekende prestaties en blijft deze nuchtere SUV op zijn eigen terrein onverslaanbaar.

Conclusie

De Dacia Duster is vernieuwd voor modeljaar 2014. Het uiterlijk is nauwelijks aangepast, maar het interieur en de rijkwaliteiten des te meer. Het interieur heeft meer de uitstraling van een terreinauto en voor een auto die deels om het uiterlijk wordt gekocht, is dat een aanwinst. Bovendien is voortaan een uiterst functioneel en zeer voordelig navigatiesysteem beschikbaar.

De grootste winst zit in de beschikbaarheid van een nieuwe benzinemotor. De "TcE 125" levert keurige prestaties, terwijl het verbruik veel lager is dan voorheen.

Ondanks alle verbeteringen blijft het overduidelijk waarom de Duster zo voordelig is en waarom de concurrentie zoveel duurder is. De Duster is alles behalve verfijnd, heeft een uiterst eenvoudig onderstel en terreinrijden vraagt het nodige talent van de bestuurder. Wanneer echter wordt gekeken naar de prijs/prestatie-verhouding, dan is en blijft de Duster de onbetwiste winnaar. ■



Specificaties

Dacia Duster TCe 125 Prestige

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	432 x 182 x 163 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.177 kg
Aanhanger	635 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	475/1636 l
Bandenmaat	215/65R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1199 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	125 pk @ 5250 tpm
Koppel	205 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,4 sec.
Topsnelheid	165 km/u
Verbruik gemiddeld	6,2 l / 100 km
Verbruik stad	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	145 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 19.290,-
Prijs instapmodel	€ 16.490,-