



Dacia Duster

Thuis in de stadsjungle

Autotest | Eigenlijk vindt u dat "Dacia" wel wat. Dit relatief nieuwe Roemeense merk geniet al een tijdje uw aandacht. Want alle Dacia-modellen zijn uitzonderlijk goedkoop en komen desondanks prima naar voren in de diverse tests. Maar één ding staat u tegen: het mag wel wat spannender. Juist daarom is er nu de Dacia Duster: een middelgrote SUV die is gemaakt voor de stadsjungle.

Dat woord "stadsjungle" is bewust gekozen. Een SUV (Sports Utility Vehicle) is een luxe terreinauto. Maar in de praktijk ziet de gemiddelde SUV nooit enig terrein van betekenis, laat staan een jungle. Stadsverkeer zien deze auto's des te meer. Daar komt de forse bodemvrijheid (21 cm) van pas op hoge verkeersdrempels, stoepanden, trambanen en wat dies meer zij.

Bovendien is een auto als de Duster ruim en praktisch. De Duster is een middelgrote SUV, wat wil zeggen dat deze Dacia meer ruimte biedt dan de gemiddelde personenauto.



Tegelijkertijd is de Duster niet zo groot dat het onhandig wordt in de stad of dat parkeren onmogelijk wordt. De Duster is 4 meter 32 lang, 1 meter 82 breed en 1 meter 70 hoog. Dat is vergelijkbaar met bijvoorbeeld een Hyundai ix35, Kia Sportage of Toyota RAV4.

Prijs / prestatie

Het grote verschil met die auto's is dat de Dacia duizenden euro's goedkoper is. Het is echter wel merkbaar waar Dacia dat voordeel heeft behaald, want de Duster biedt zeker niet hetzelfde product tegen een lagere prijs. Zo zijn de gebruikte materialen uiterst eenvoudig. De afwerking is precies voldoende, niet meer dan dat.

Gezien de prijs, laat de uitrusting van de hier gereden "Laureate"-uitvoering (het topmodel) weinig te wensen over. Enige vorm van raffinement is echter ver te zoeken. Alle knoppen zijn groot en solide, wat een onvervalst Oostblok-gevoel geeft. De door Dacia gemonteerde radio is aandoenlijk eenvoudig; vergeet zaken als Bluetooth telefoonkoppeling of integratie met een mp3-speler.



Kleine zaken die het leven makkelijker maken ontbreken. Denk daarbij aan een richtingaanwijzer die automatisch drie keer knippert bij één keer aanraken of elektrisch bedienbare ruiten die met een korte druk op de knop vanzelf helemaal openen of sluiten. Ook een schakelindicator, of andere hulpmiddelen om zuiniger te rijden, ontbreken. Het zijn slechts kleinigheden, maar ze zijn inmiddels zo gewoon dat het direct opvalt wanneer ze er niet zijn.

Techniek

Dacia heeft juist niet bezuinigd op de techniek. Dit is

waar de samenwerking met Renault van pas komt. Alleen Chinese automerken zijn even scherp geprijsd als deze Dacia, maar de Chinezen moeten merkbaar vanaf nul beginnen. Dankzij de inbreng van Renault, maakt Dacia geen beginnersfouten en is de auto toch heel voordelig.



De Dacia Duster is technisch gezien gebaseerd op de Renault Clio en leent de (optionele) vierwielaandrijving van de Nissan X-Trail (Nissan werkt op zijn beurt samen met Renault). Dat is een geslaagde kruisbestuiving, want de Duster rijdt als een personenauto en zeker niet als een lompe terreinauto!



Bovendien maken de genen van de Clio de Duster verrassend wendbaar. De besturing is aanvankelijk indirect, waardoor de Duster z'n prima wegligging niet zomaar verraadt. Wanneer echter bruuske sturbewegingen worden gemaakt, reageert de

Duster scherp en alert. Dat is mede te danken aan het relatief lage gewicht; de testauto weegt 1.135 kg en dat is zo'n 200 kg minder dan gemiddeld.

Verbruik

De Duster is leverbaar met zowel een benzine- als een dieselmotor. Voor deze rijtest is gekozen voor de benzinemotor, omdat die naar verwachting het populairst zal worden. De 1.6 liter viercilinder levert 105 pk / 148 Nm. Daarmee is de Duster bepaald geen snelle of levendige auto. In plaats daarvan voelt de Duster sterk, want wanneer het gaspedaal dieper wordt ingetrapt volgt wel degelijk direct een respons. Bij snelheden boven de 80 km/u neemt het motorgeluid sterk toe, alhoewel het ook dan binnen acceptabele grenzen blijft.



Helaas kent de Duster een nadeel dat veel SUV's plaagt: het verbruik is hoog. Ondanks een zeer kalme rijstijl, kwam het gemiddelde verbruik uit op 1 op 8.7 op een traject met 50% stadsverkeer en 50% provinciale wegen. Dat is heel wat minder zuinig dan het door de fabriek beloofde 1 op 13.3. Alhoewel de Duster ontegenzeggelijk voordelig is in aanschaf, geldt dat niet voor het dagelijkse gebruik. Hier blijft een traditionele, lage personenauto in het voordeel.

De Duster is leverbaar met vierwielaandrijving, maar dit is slechts een optie. Deze avontuurlijke Dacia is vooral bedoeld voor de stadsjungle en daar is vierwielaandrijving simpelweg overbodig. Daarmee is ook deze spannende Duster toch even nuchter en

verstandig als iedere andere Dacia.



Conclusie

Dacia is sinds 2004 actief op de Nederlandse markt. In die periode is het merk enorm gegroeid, omdat het auto's aanbiedt met een ongekend scherpe prijs/prestatie verhouding. Wat nog ontbrak was een auto met een sterk karakter en die is er nu in de vorm van de Duster.

De Duster is een middelgrote SUV, wat betekent dat deze avontuurlijke Dacia de uitstraling en ruimte van een terreinauto combineert met de luxe en het comfort van een personenauto. Die mix is voor Dacia geslaagd, want de stoere uitstraling is onmiskenbaar en de rijeigenschappen zijn prima. Tegelijkertijd is de Duster even scherp geprijsd als de andere Dacia-modellen. Op details is merkbaar bezuinigd, maar over het geheel genomen heeft de proefrit met de Duster een prima indruk achtergelaten.

Eigenlijk is er maar één ding echt mis met de Dacia Duster en dat is de naam. Alhoewel de naam "Duster" associaties oproept met een peignoir of plumeau, kan deze Dacia iedere vergelijking met menig andere SUV doorstaan en zal uiteindelijk altijd winnen op de prijs. ■

Specificaties

Dacia Duster 1.6 16v Laureate

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	432 x 182 x 170 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.135 kg
Aanhanger	615 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	475/1636 l
Bandenmaat	215/65R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	105 pk @ 5750 tpm
Koppel	148 Nm @ 3750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,5 sec.
Topsnelheid	165 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6 l / 100 km
CO2 uitstoot	165 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 21.490,-
Prijs instapmodel	€ 16.490,-