



Jan Westerhof
22 mei 2010

© Rijtesten.nl

Democratie-SUV

Door de Logan MCV en de Sandero heeft Dacia zich inmiddels ontwikkeld tot een merk waar kopers zich niet echt meer voor hoeven te verantwoorden bij de uitleg van hun autokeuze. Met de Duster zoekt het Roemeense merk het zelfs een stapje hoger op en treedt het tot de zelfbewuste SUV-markt toe. Uiteraard volgens de standaard Dacia-receptuur: doelmatig, hergebruik van Renault-techniek en onderdelen, zonder overdreven dikdoenerij en dus ook met een welhaast onvoorstelbaar laag prijskaartje.



Stoerheid

Onze testauto kost namelijk nog geen 16 mille! Ben je bereid om af te zien van de airconditioning, een geïntegreerde radio met CD-speler en stuurbediening en kun je prima zelf de ramen omlaag slingeren, dan mag je zelfs al voor 13.990 euro met het instapmodel weggrijden. Vanzelfsprekend een pure showroomlokker, maar zelfs een 'fully loaded' Duster met 110 pk dieselmotor en vierwielaandrijving komt nog niet eens op 25 mille. Voor dat geld krijgt zo'n afgeladen Duster met zijn lichtmetalen velgen, chromen accenten en metallic lak een compleet andere uitstraling dan de testauto. Door zijn stalen wielen, de uniwitte lak en de zwarte bumpers straalt die vooral een charmante functionaliteit uit. Feit blijft dat de Duster met zijn dikke wielkasten en forse neus in iedere verschijningsvorm stoerheid heeft.



Isolatie

Wie gaat voor de goedkoopste Dusters en dus voor een benzineversie, krijgt altijd de van Renault bekende 1.6 16V met 105 pk en 148 Nm. Voorwaar maakt dat de Duster geen ondergemotoriseerde auto, waarbij de kneep hem tevens in de korte versnellingen zit. De levendige motor heeft met de slanke 1.234 kilo van de Duster weinig moeite en er gaat monter de vaart in. Tol eisen de korte versnellingen boven de 100 km/h. De gang is er dan uit en het toerental is bij 120 km/h al opgelopen tot 3800tpm. Dat is niet extreem hoog, maar het blok is nu eenmaal niet zo verfijnd als tegenwoordig gebruikelijk en bovendien heeft de rode stift ook strepen gezet op de lijst met isolatiematerialen: boven de 110 km/h is er in de Duster gewoon een pak herrie. Omdat het blok daarnaast uit een tijd stamt waarin downsizing en brandstofbesparing minder pregnant waren dan tegenwoordig, is de Duster niet echt zuinig te noemen. Het behoorlijke toerental en de niet meer zo moderne en efficiënte verbranding hadden



Dacia Duster 1.6 16V Ambiance 4x2

door een ingehouden rijstijl een nog wel acceptabel testverbruik van 8.7L/100KM tot gevolg.



© Rijtesten.nl

Bedankt Roemeniã«

Het laat zich raden dat de Duster dan ook niet uitnodigt om op de snelweg als een echte SUV de linkerbaan onveilig te maken. Desalniettemin gaan mensen wel aan de kant als ze de zelfbewuste chromen grille van de Duster op zich af zien komen, om vervolgens jou weer in te halen en al omkijkende proberen te ontdekken bij welke dealer ze zich kunnen vervoegen. Vaker reden we echter 100 dan 120 en opvallend genoeg was het geluid en ook de mate van vibratie zelfs minder bij 140 op de snelheidsmeter dan bij 120. Dergelijk hoge tempi fnuiken echter het verbruik en dat hebben we dus ook zelden gedaan. Beter is het om de snelheid er maar uit te halen en van het opvallend goede veercomfort te genieten. De behoorlijke wielbasis en zijn op



Dacia Duster 1.6 16V Ambiance 4x2

het minder fraai geplaveide Roemeense wegdek afgestelde vering en demping maken hem op dat gebied zelfs beter dan menig grotere SUV. Zo'n fijnzinnige wegligging als veel van die grote SUV's heeft de Duster echter niet, maar het is wel goed controleerbaar. Dat mag ook wel, want ESP is slechts leverbaar op de duurste versies. Bovendien helt de Duster nogal over en is de besturing op een ongevoelige en onprettige manier licht. Ook het schakelen gaat zonder veel gevoel. Eisen mag je op dynamisch gebied niet teveel hebben. Dat heeft de gemiddelde Dacia-prospect doorgaans ook niet.



© Rijtesten.nl

Ruimte

Qua binnenruimte daarentegen wel! Hier speelt de Dacia dan ook een grote troef uit: vier volwassenen kunnen prima plaatsnemen en met name de hoofdruimte is flink. Ook zijn de stoelen en de achterbank beter gevormd dan in de andere Dacia's. De afwerking



Dacia Duster 1.6 16V Ambiance 4x2

is echter maar marginaal fraaier en het materiaalgebruik is net zo hardplastic als in de Sandero en de MCV, waar het complete dashboard ook uit stamt en waarvan de bedieningspanelen een herkenspelletje doen: allemaal bekend uit oudere Renaults en simpel te bedienen. De klokkenwinkel doet zelfs verdacht veel aan die van die huidige Laguna denken. Het voordeel van zulke harde plastics is echter hun duurzaamheid en de eenvoudig schoon te houden structuur. Ieder gevoel van luxe ontgaat je overigens pas echt als je de achterbank omklapt: de zitting laat dan onverhuld zijn schuimplastic zien. Gelukkig biedt de Duster een behoorlijke bagageruimte, die met 475 liter zelfs fractioneel groter is dan die van bijvoorbeeld een Volkswagen Tiguan.



Charme

Ondanks het feit dat de Duster duidelijk een auto is waarbij het steeds merkbaar is dat de prijs laag moest worden gehouden, word je juist door de sympathieke en



Dacia Duster 1.6 16V Ambiance 4x2

doelmatige charme van de Duster gegrepen. Zijn behoorlijk aanwezige en geslaagde uiterlijk verdient het dan ook om door middel van wat extra investeringen geaccentueerd te worden en de eigenaar en passant de luxe te bieden die toch bij een SUV hoort. Keerzijde van de strategie van Dacia is de matige isolatie en het niet meer zo bij de tijd zijnde motorblok. Naast zijn prijs zijn grote aankoopargumenten de uitstekende binnenruimte en het behoorlijke veercomfort. Met de Dacia Duster wordt een SUV nu bereikbaar voor iedereen, zonder dat daarbij een vervelend budgetgevoel ontstaat.

Plus

- + Ongehoord lage prijs
- + Volop zit- en bagageruimte
- + Veercomfort

Min

- Matig geïsoleerd
- Ongevoelig licht schakelen en sturen
- Prijs soms iets te nadrukkelijk zichtbaar