



Martijn Verhoef
9 december 2024

Blijvende gunfactor

Zou Renault van tevoren hebben bedacht dat Dacia zo'n groot succes zou worden? Inmiddels is het merk met vaste krachten als de Sandero en Duster niet meer weg te denken uit de Europese verkooplijsten. Dat komt vooral omdat het merk doet waar het voor afgestoft is: goede auto's tegen een betaalbare prijs aanbieden. Niet voor niets was de Sandero lange tijd de goedkoopste auto van Nederland en dat voor een B-segmenter!

Maar zoals bekend gaat de Europese regelgeving op het gebied van milieu en veiligheid steeds verder en dat heeft impact op de kostprijs van elke nieuwe personenwagen. En bij een budgetauto komt dat extra hard aan. Dat zien we direct terug in de verkoopprijs van de nieuwe Duster, het lijdend voorwerp van deze test. Waar het vorige model nog voor onder de 20 mille was te krijgen, gaat de vanafprijs ruim over de 25.000 euro heen. Maar, zo beloven de Roemenen, dan is het nog steeds een heel goede aanbieding. Zo is de auto luxueuzer, heb je de keuze uit LPG, hybride of 4x4. Het ontwerp van de terreinwagen ook direct vlot getrokken. Maakt dat de auto net zo leuk als zijn voorgangers, of ontbreken daardoor de rauwe randjes die het model juist zo



sympathiek maakte? Wij zoeken het uit!



Geen rauwe randjes

Nou, die rauwe randjes zijn bij de testauto echt niet meer te vinden. Voor onze neus staat een uit de kluiten gewassen middenklasse cross-over, die allesbehalve budget oogt.

Maar echt typisch Dacia is het allemaal ook niet, al kan het zijn dat we nog moeten wennen aan de nieuwe ontwerptaal. We zien best wat invloeden van andere merken, zoals Jeep en Land Rover. Denk bijvoorbeeld aan de kunststof sierdelen, de achterlichten en de grille. Alles om de auto wat extra uitstraling te geven en wat dat betreft is de missie geslaagd. Zo staan de scherpe lijnen van de verlichting het model goed en kunnen we de in de C-stijl verzonken handgrepen van de achterportieren waarderen.

Ondanks dat er nu een veel modernere auto staat, die bovendien best high end overkomt, blijft de Duster wat guitigs hebben.



Dacia Duster Hybrid 140 Journey

De auto is net niet intimiderend of onhandig groot. Overigens is er ook een zevenpersoons versie van de Duster, die de naam Bigster draagt en waar het voorgaande wellicht niet van toepassing is. Ondanks de moderne stijlelementen en strategisch hergebruik van andere merkontwerpen blijft er dus best een sympathieke auto over. Het ontwerp is wellicht niet zo origineel als de modellen van Renault, maar dat pretendeert Dacia ook helemaal niet. Stiekem vinden we de basisversie het gaafst, met zijn stalen wielen en niet meegespoten bumpers. Het is alleen jammer dat deze versie niet met de vierwielaandrijving of als Hybrid is te verkrijgen.



Stemmig blauw

Vanbinnen weet Dacia de meer lifestyle ontwerptaal door te zetten en ook hier zien we verwijzingen naar andere merken. Zo vinden we easter eggs als een autootje dat in de voorruit is verwerkt, precies zoals Jeep dat bij onder meer de Avenger heeft gedaan. De modelnaam wordt volledig op het dashboard uitgeschreven en in de stoelen zien we de merklogo's terugkomen. Kies je voor de uitvoering Journey, dan krijg je fraaie denim-bekleding en blauwe accenten in het interieur. Dit is dan ook de duurste



uitvoering, waarbij Dacia alles uit de kast trekt. Overigens zie je aan het materiaalgebruik wel af dat dit geen Renault, maar van oorsprong een budgetauto is. Hoewel fraai gestileerd, zijn dashboard en deurpanelen opgetrokken uit keihard kunststof. En dat vinden we eigenlijk heel prettig, want het werd al bijna te mooi om waar te zijn allemaal. Je beschikt namelijk wel gewoon over een modern en snel reagerend infotainmentsysteem met navigatie, een digitale cockpit en een hele rits aan USB-C en 12V-aansluitingen. Dat het geld dus ergens op verdiend moet worden, mag geen verrassing heten. Waar de winst wordt behaald in deze Duster? De stoelen bieden lang niet zo'n goede zitpositie als bij Renaults, terwijl de geluidsisolatie ook niet op hetzelfde niveau is. Daarnaast vinden we de resolutie van de achteruitrijcamera niet goed en hapert bovendien het beeld regelmatig.

Het zijn allemaal punten die zijn te verklaren door de veel lagere verkoopprijs en waar bovendien heel goed mee te leven valt.

Wat overblijft, is namelijk een heel praktische en stootbestendige cabine, die ook voor het ruigere werk geschikt lijkt. Je hebt zowel voor als achterin genoeg beweegruimte en de kofferbak is met 596 liter inhoud lekker ruim. De achterbank klap je eenvoudig plat, zodat een ruimte van 1.696 liter ontstaat. Even een mountainbike naar binnen schuiven, of een surfplank transporteren is dus gewoon mogelijk. Door de dubbele laadbodem is er een vlakke laadvloer te maken, zodat je bagage eenvoudig naar binnen schuift. De benzineversies (ook de 4X4) mogen tot 1.500 kg trekken, de geteste Hybrid slechts 750 kg.



Iets zwaarder, stukken zuiniger

Zoals gezegd rijden we de Duster in hybride-uitvoering en dat is een aandrijflijn die je kent uit onder andere de Renault Symbioz. Deze motorisering heeft ons nog niet teleurgesteld en dat is in de Duster ook niet het geval. Als je een automaat wilt, is dit de enige Duster die je kunt kiezen en dat is (afgezien van het beperkte trekvermogen) geen straf. De aandrijving is vlot en bovendien best beschaafd. Geen overmatig motorgeloei of fikse vertraging door overschakelen.

Met 141 pk is de auto lekker pittig, al is de Dacia merkbaar rustiger afgesteld dan de Renault familieleden met dezelfde aandrijflijn. In 10,1 seconden is de sprint naar 100 km/h vanuit stilstand geklaard en de topsnelheid is bij een begrensde 154 km/h bereikt. Geen spetterende cijfers dus, maar daar is het de Duster ook helemaal niet om te doen.

De auto is wel lekker zuinig, door de hybride-aandrijving weten we op ongeveer 1 op 16 uit te komen. Overigens is de Hybrid wel iets zwaarder dan zijn benzinebroers, waardoor je net in een hogere belastingschaal terechtkomt.



Dacia Duster Hybrid 140 Journey

De Duster blijkt vooral comfortabel en weet verder een weinig meeslepend rijgedrag te bieden. De besturing is licht en je krijgt weinig mee van wat er onder de auto gebeurt. Je koopt de Duster dan ook niet voor het betere bochtenwerk en dat is hiermee nog maar eens bevestigd.



De Duster is vooral als 4X4 nog de prijspakker van weleer. Vergelijk je die uitvoering met directe concurrenten, dan zit er zomaar 10.000 euro verschil in het voordeel van de Roemeen tussen. Het is alleen jammer dat maar een handvol Nederlanders per se vierwielaandrijving wil, dus daar moet Dacia het niet van hebben.

De geteste Hybrid is gelet op het geboden vermogen en de standaard automaat ook niet overprijsd, maar weet allang niet meer die wow-factor als het om prijs gaat te bieden. Er zijn goedkopere hybride alternatieven, al moeten we dan wel afdalen naar het B-segment. Je krijgt dan een Avenger of Toyota Yaris Cross, al zijn beide concurrenten een stuk kleiner en lang niet zo compleet uitgevoerd.



Je kunt de basisuitvoering van de Duster alleen met de 100 pk sterke Eco-G (op LPG) krijgen en daarmee is de 25.590 euro kostende Duster echt een prijsspakker. Bovendien heb je dan al bluetooth en airconditioning. De geteste Hybrid kost minstens 32.673 euro en als Journey met wat opties al zo'n 35 mille.



Hard werken

Dacia heeft in de afgelopen jaren een verfrissende merkstrategie doorgevoerd en dat is bij de Duster goed te merken. Het nieuwe logo, een meer hoogstaande uitstraling en moderne aankleding doen de auto goed, al levert de Duster door zijn hogere prijs wel wat sympathie in.

Voor ruim 30 mille is er natuurlijk best wat te koop, al zijn er geen C-segment cross-overs met hybride-aandrijving die je voor een vergelijkbare prijs kunt krijgen. De Duster houdt dus de gunfactor, maar moet er deze keer wel erg hard voor werken.



Plus

- + Flinke boost in uitstraling
- + Zuinig en compleet
- + Praktische binnenruimte

Min

- Hybrid mist trekvermogen
- Beperkte resolutie van achteruitrijcamera
- Geen echte prijspakker meer