



Video-opnamen van onze uitwijkproef met de Dacia Duster zijn te zien op anwb.nl/auto.



Bij de voorwielaangedreven Duster komen de twee binnenste wielen los van de grond. ESP zou dergelijk gedrag kunnen voorkomen maar is – nog – niet leverbaar.



Bij 65 km/h komen de binnenste wielen helemaal los van het asfalt.

test nagereden. Ook hun is het niet gelukt de voorwielaangedreven Duster zonder ESP helemaal vlekkeloos tussen de pylonnetsjes door te manoeuvreren bij 65 km/h, vertellen ze. Toch is Renault/Dacia van mening dat de Duster ook zonder ESP voldoende veilig is. Ze wijzen ons er op dat de afstand die wij tussen de pylonen hanteren tamelijk smal is in vergelijking met de tests die bijvoorbeeld een Duits autoblad uitvoert.

Na deze uiteenzetting gaan we de testbaan op om nogmaals onze uitwijkproef te doen met zowel de 4x4 als de voorwielaandrijver. De 4x4 levert zoals verwacht geen problemen op. Maar de voorwielaandrijver zonder ESP (precies dezelfde auto als de vorige keren) heeft opnieuw grote moeite met de manoeuvre. De kegels vliegen in het rond en bij 65 km/h komen de binnenste wielen weer helemaal los van het asfalt. Maar het is duidelijk veel minder heftig dan bij onze vorige poging. We denken dat de temperatuur van het asfalt op deze snikhete middag daar wellicht mee te maken heeft.

Toezegging voor ESP

Ook na de derde serie uitwijkproeven die we met de Duster hebben gedaan blijven we bij ons standpunt: In onze uitwijkproef is het gedrag van de voorwielaangedreven Duster zonder ESP potentieel gevaarlijk. We begrijpen dan ook niet waarom ESP alleen op de allerduurste versie leverbaar is. Op dit moment althans. Want Renault laat ons weten dat de Duster vanaf maart volgend jaar in alle motoriseringen leverbaar wordt met ESP. En met rollover protection. Dat laatste is een systeem dat ingrijpt als de auto in een bocht dreigt om te vallen.

Volgens ons had Dacia er beter aan gedaan de Duster vanaf het begin standaard van deze veiligheidsmiddelen te voorzien. Het is immers bekend dat SUVs, met hun hoge carrosserie, eerder wegligingsproblemen krijgen dan normale auto's. ESP wordt inmiddels ook algemeen beschouwd als een beuzen veiligheidsvoorziening. Veiligheidsorganisatie Euro NCAP geeft sinds 2009 de maximale score van vijf sterren alleen aan auto's waarvan alle modelvarianten minstens als optie met ESP kunnen worden uitgerust.

Het advies van Autokampioen voor potentiële Duster-kopers is dan ook: kies voor de 4x4-versie, of bestel de diesel in Lauréate-uitvoering mét ESP. En anders: wacht tot maart volgend jaar. En bestel de Duster dan mét ESP en rollover-bescherming. **ANWB**

Deze keer hebben we, naast een voorwielaangedreven Duster, ook een 4x4 ter beschikking. We willen testen of er veel verschil zit tussen de 4x4 met onafhankelijke achterwielophanging en de voorwielaandrijver met semi-onafhankelijke achterwielophanging. Op de schokdempertestbank van Koni hebben we dan inmiddels al ontdekt dat de 4x4 achter wat soepeler is gedempt en meer veerweg heeft dan de voorwielaandrijver. De 4x4 slaat niet hard op de aanslagrubbers zoals de voorwielaandrijver.

Moeilijk beheersbaar

We beginnen met de Duster 4x4. Die is heel behoorlijk in de hand te houden. Dat er een achterwiel los komt van de grond zien we wel vaker bij deze test en dat heeft geen enkele invloed op de stabiliteit. Vervolgens doen we dezelfde proef, ook weer bij 65 km/h, met de voorwielaangedreven Duster. Die breekt scherp uit en is dan bijna niet te beheersen. De binnenste wielen komen ver los van de grond en de Duster lijkt zelfs even om te gaan vallen. Bij het weer horizontaal komen slaat de Duster zó hard terug dat de achterbumper het wegdek raakt en een behoorlijke beschadiging oploopt.

Op herhaling

Een aantal weken later doen we op verzoek van Renault/Dacia dezelfde test nogmaals en opnieuw is er een – nu wat grotere – delegatie van Renault bij aanwezig. De Renault-technici hebben inmiddels op hun eigen testcircuit onze

DACIA DUSTER KRIJGT VOLGEND JAAR ESP

De voorwielaangedreven Dacia Duster blijkt gevaarlijk te kunnen reageren in een uitwijkmanoeuvre. Dat bleek tijdens een test van Autokampioen. Dacia heeft inmiddels beloofd op alle Dusters tegen meerprijs ESP te gaan leveren.

En vast onderdeel van het uitgebreide testprogramma waaraan Autokampioen elke testauto onderwerpt is de uitwijkproef. De meeste auto's sturen vrijwel probleemloos door deze proef heen. Zeker als ze elektronische stabiliteitscontrole (ESP) hebben zijn ze goed controleerbaar en tillen ze hooguit een achterwiel op. Maar de Dacia Duster laat ons echt even schrikken. Tijdens de uitwijkmanoeuvre bij 65 km/h is hij lastig in bedwang te houden. Zie de test op pagina 26.

Vier- en voorwielaandrijving

We melden onze ervaringen met het bochtgedrag van de Duster bij importeur Renault Nederland. Die speelt het meteen door aan het hoofdkwartier in Parijs. En twee dagen later al komen twee technische experts van Renault/Dacia naar Nederland om met eigen ogen te zien wat er fout gaat met de Dacia Duster. Op het test- en trainingscentrum van de ANWB in Lelystad voeren we onder toezicht van Renault onze uitwijkmanoeuvre nogmaals uit.



De Duster 4x4 tilt hooguit een achterwiel op, maar blijft verder goed aan de grond.



Hoofdredacteur Jos Vroomans in discussie met de Franse delegatie over het rijgedrag van de Duster.

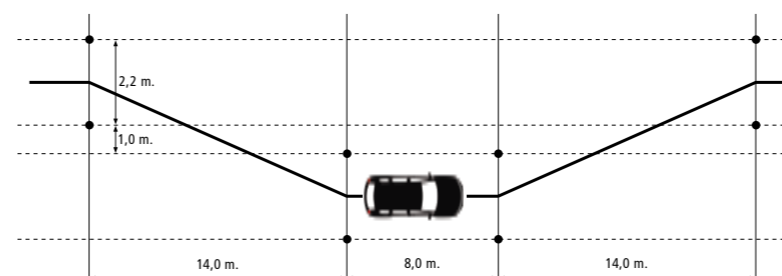


Renault had eigen meetapparatuur meegenomen uit Frankrijk om onze testresultaten te vergelijken met de hunne.

REACTIE VAN RENAULT

We hebben Renault Nederland de tekst en foto's van onze test én van het artikel op deze pagina's ter inzage gegeven en gevraagd om een reactie. Renault reageert als volgt:

- Het onderstel van de Dacia Duster is zodanig ontwikkeld dat het ook zonder ESP geheel veilig is.
- De Duster 4x2 en 4x4 hebben reeds op succesvolle wijze de verschillende uitwijktesten doorstaan die bestaan in de automobiellindustrie. (Glennings test, Amerikaanse Fish-hook NHTSA test, ISO test en de Duitse ADAC test).
- In het geval van de smalle uitwijktest van de Autokampioen, raakt de Duster bij een snelheid van 65 km/h, net zoals andere SUV-concurrenten, enkele buitenste pylonen. De Dacia Duster toont echter geen enkel risico voor kantelen.
- Ter informatie: ESP is beschikbaar op de dCi 110 4x4 en 4x2 en zal beschikbaar worden op overige motoren vanaf het voorjaar 2011.



Schematische weergave van de uitwijkproef.

Dacia Duster

1.6 16V 4x2 Lauréate | Prijs € 16.390

Brandstoflabel **D**



ERGONOMIE EN HANDELBAARHEID

Een goede ergonomie is geen kwestie van prijs, maar heeft alles te maken met het ontwerp. En daarbij komen we een paar onhebbelijkheidjes tegen.

1. De hoge neus is moeilijk op lengte in te schatten. Het zicht naar voren en opzij is goed.
2. Met licht aan dimt de dashboardverlichting.
3. De aircobediening zit op een onmogelijk lage plek achter de pook.
4. Even wennen, de claxonbediening zit links op de richtingaanwijzerhendel.
5. De raambediening werkt niet automatisch en zit in het midden.

Dacia Duster 1.6 4x2

PLUSPUNTEN

- + Gunstige prijs
- + Veercomfort
- + Prestaties

MINPUNTEN

- Gedrag bij uitwijkmanoeuvre
- Karige veiligheidsuitrusting
- Motorgeluid en resonanties
- Instap
- Ergonomie dashboard



Dacia Duster 1.6 4x2 Lauréate

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	
Cilinderconfiguratie	4L
Cilinderinhoud (cm³)	1.598
Brandstof/systeem	b/injectie
Kleppen per cilinder/nokkenassen	4/2
Vermogen (kW [pk] bij r/min)	77[105]/5.750
Koppel (Nm bij r/min)	148/3.750
V1000 in hoogste versnelling (km/h)	31,0
Tankinhoud (l)	50
Aandrijving	voor
Transmissie/aantal versnellingen	hand/5

Onderstel	
Wielophanging voor/achter	onafh./semi onafh.
Vering voor/achter	schroef/schroef
Stabilisator	voor
Remmen voor/achter	gev. schijven/trommels
Bandenmaat	215/65R16H

Gewichten	
Massa kenteken (kg)	1.135
Gewogen massa	1.213
Max. toegelaten massa (kg)	1.710
Netto laadvermogen	497
Max. dakbelasting / kogeldruk (kg)	80/50
Max. trekgew./max. treingew. (kg)	1.200/2.910
Maximale treinmassa bij 8% helling (kg)	2.825
Maximale treinmassa bij 10% helling (kg)	2.500
Maximale treinmassa bij 12% helling (kg)	2.250
Maximale treinmassa bij 14% helling (kg)	2.050

ONZE METINGEN

Acceleratie (s)	
0-80 km/h	8,2
0-100 km/h	12,4 (11,5*)
0-120 km/h	19,1
0-140 km/h	32,2

* fabrieksopgave

VEILIGHEIDSUITRUSTING TÉ KARIG

Nog geen 14 mille kost de goedkoopste Dacia Duster. Voor dat geld krijg je heel veel auto. Maar ESP ontbreekt en is zelfs op de meeste versies niet leverbaar. En deze voorziening heeft de Duster nou juist wél nodig, zo blijkt uit onze test.

TEKST WIM RUBERG | FOTO'S BART HAUTVAST



Dacia, Renault en Nissan behoren tot hetzelfde concern. Dat kwam bij de ontwikkeling van de Duster goed van pas. Van de Japanners kreeg Dacia de aandrijftechniek (uit de Qashqai) die in de Duster 4x4 wordt gebruikt. De rest van de techniek en een deel van de uitrusting komt van Renault. En dat is in de Duster goed te zien. Knoppen en instrumenten kennen we uit diverse Renaults en ook de 1.6 zestienklepper is een oude bekende.

De Duster wordt als voorwielaandrijver in drie versies geleverd. De Duster basisversie, zonder verdere toevoeging, de Ambiance en Lauréate. De genoemde 4x4 is leverbaar als Ambiance en Lauréate. Naast de benzinemotor is er een diesel (1.5 DCI met 80 kW/109 pk) te koop. De dieselversie is er als voor- en als vierwielaandrijver en in de twee luxere varianten.

MOTOR EN PRESTATIES

Veel resonanties

We zeiden het al, de 1.6 16V is een oude bekende. Renault gebruikt hem in diverse modellen en hij is

ook te vinden in de Dacia Logan. Eenmaal op toeren voelt deze zestienklepper pittig aan. Ook op de snelweg. Dat komt door de hoge v-1000 (snelheid in de vijfde versnelling bij 1.000 motortoeren) waar Dacia voor heeft gekozen. Die bedraagt 30,99 km/h. Daardoor draait de krukas bij 124 km/h dus maar liefst 4.000 toeren. Op zich zou dat niet zo erg zijn, ware het niet dat de motor zeer rumoerig is. Daarbij zijn de motorresonanties goed voelbaar in het stuur. Dat is op den duur knap vermoeiend.

Doorspinnen

Door de korte overbrengingsverhoudingen komt de Duster best levendig over. Gewicht uiteraard in aanmerking genomen. Bij snel wegtrekken moet je zelfs oppassen dat de voorwielen niet doorspinnen. Omdat de koppeling vrij gevoelloos werkt en de motor nogal kantelt, duurt het even voordat je door hebt hoe je netjes en schokvrij kunt optrekken. Aan de wat stroef en onnauwkeurig werkende schakeling wen je uiteindelijk wel. Het verbruik ligt met 9,1 l/100 km (1 op 11,0) in de lijn der verwachtingen voor een dergelijke auto.

WAT VINDT DE WEGENWACHT?

Pieter de Porto, Technisch Expertisecentrum Wegenwacht:

De Dacia Duster is een heel nieuw model, maar hij is technisch grotendeels gebaseerd op de Logan. Net als de Logan heeft de Duster dan ook veel techniek die van oudere Renault-modellen afkomstig is. We kennen de motor, de versnellingsbak en de elektronische componenten dus al jaren. Het bekendste zijn de pen-bobi-



nes die de Wegenwacht meestal bij zich heeft voor het geval er problemen mee zijn. Dankzij de "conventionele" techniek verwacht ik niet te ingewikkelde storingen. Ik hoop wel dat de standaardonderdelen een ruwe behandeling die bij een SUV passen kunnen weerstaan.

Prijzen Dacia Duster

1.6 16V 110 4x2 Duster	€ 13.990
1.6 16V 110 4x2 Ambiance	€ 14.990
1.6 16V 110 4x2 Lauréate	€ 16.390
Meerprijs 4x4 op Ambiance en Lauréate	€ 2.000



CONCLUSIE

ERNSTIG GEMIS

Met de Duster heeft Dacia een prijstechnisch ijzersterke SUV in de aanbieding. Hij ziet er stoer uit, is ruim, heeft goede prestaties en een zeer behoorlijk veercomfort.

Minder te spreken zijn we over het motorgeluid en de resonanties. Maar het potentieel gevaarlijke gedrag bij de uitwijkmanoeuvres vinden we écht een belangrijk minpunt. Elektronische stabiliteitsregeling is volgens ons een zeer aan te bevelen veiligheidsattribuut voor de Duster. Het is dus een ernstig gemis dat ESP op de meeste versies (nog) niet leverbaar is.



Wim Ruberg
Testredacteur



We hebben liever elektronische stabiliteitsregeling dan zo'n waarschuwingssticker. De Duster heeft een ruime kofferbak, maar de onbeschermd laaddempel zal snel beschadigen.

De spiegelverstelling zit moeilijk bereikbaar onder de handrem. Stoelhoogteverstelling is standaard op de Lauréate. Deze versie heeft ook mistlampen. Bochtenverlichting of xenon is niet te koop.



Dacia Duster 1.6 4x2 Lauréate

ONZE METINGEN

Tussenacceleratie (s/m)	
60-80 km/h in IV (aut. in D)	6,0/118
60-100 km/h in IV (aut. in D)	12,4/276
60-120 km/h in IV (aut. in D)	20,1/514
60-140 km/h in IV (aut. in D)	32,3/957
60-80 km/h in V	7,6/149
60-100 km/h in V	16,2/364
60-120 km/h in V	26,2/670
60-140 km/h in V	44,5/1.341
Topsnelheid (km/h, fabrieksopgave)	165

Maten

Breedte schouderh. voor/achter (cm)	139/139
Zitting tot dak voor/achter (cm)	102/97
Instaphoogte stoel min/max (cm)	67/71
Stoelhoogte vanaf wagenbodem min/max (cm)	29/33
Dorpelhoogte (cm)	47
Breedte x diepte x hoogte bagageruimte (cm)	100x92x55
Tildrempel/hogte opstaande rand (cm)	76/11
Inhoud bagageruimte (l, fabrieksopgave)	475
Langte, breedte, hoogte (cm)	432, 182, 163
Wielbasis (cm)	267
Draaicirkel (m)	11,1
Aantal omw. stuurw.	3,3

MILIEU

EU verbruikscijfers stad/buiten/mix (l/100 km)	9,7/6,4/7,5
Praktijkverbruik max./min./gem.	9,4/8,3/9,1
Brandstoflabel	D
CO2-uitstoot (g/km)	177

VEILIGHEID

Remweg koud/warm (m, vanaf 100 km/h)	40,5/40,2
Botsproeven Euro NCAP	Niet getest
Volwassenen	
Kinderen	

FINANCIËEL

Geteste uitvoering	€ 18.375
Garantie km/mnd	100.000/36
Carrosseriegarantie	6j en 2j op de lak

Basisprijs	€ 16.390
Afleveringskosten	€ 480
Restwaarde	€ 7.850
Autokosten per maand:	
Waardevermindering & rente	€ 213
Vaste kosten	€ 153
Brandstof	€ 181
Reparaties, onderhoud en banden	€ 46
Totale kosten (€ per maand)	€ 593
Km kosten 4j. 60.000 km (€ per km)	€ 0,47

WEGGEDRAG

MOEILIK IN BEDWANG

Het veercomfort van de Duster is aangenaam. De afstemming tussen voor- en achteras is redelijk in balans.

Maar er zit een addertje onder het gras. De nogal soepele afstemming van het onderstel zorgt ervoor dat de achteras soms doorveert tot op de aanslagrubbers. Die zijn erg hard, waardoor de achterzijde spontaan wordt opgegooid. Bij onze uitwijkproef (bij 65 km/h) is de Duster daardoor heel moeilijk in bedwang te houden. De twee binnenwielen komen helemaal los van het wegdek.

Een onverwachte uitwijkmanoeuvre kan dus gevaarlijk uitpakken. Want de Duster heeft een hoog zwaartepunt en zou bij een snelle uitwijkmanoeuvre zelfs om kunnen slaan. De oplossing zou elektronische stabiliteitscontrole (ESP) in combinatie met rollover protection zijn. Daarmee wordt de snelheid uit de auto gehaald vóór er een gevaarlijke situatie ontstaat. Maar helaas: ESP is voorlopig alleen leverbaar op de duurste Duster, de Lauréate diesel.



COMFORT EN UITRUSTING

Basis is echt basis

Dat je voor slechts € 13.990 geen ruim van accessoires voorziene auto met een perfecte afwerking en luxe materialen mag verwachten, spreekt voor zich. Dus is de basisversie ook echt 'basis' zonder elektrisch bedienbare ramen en ook geen afstandsbediening voor de centrale vergrendeling. Dakreling (standaard op de overige versies) is een extra optie op het basismodel.

Airco is niet leverbaar op de basisversie, kost € 895 op de Ambiance en is standaard op de Lauréate. Ook een audio-installatie met stuurbediening is niet leverbaar op de instapversie. Op de twee duurdere uitvoeringen is het een optie van € 495.

Wie van metaallak houdt, moet voor de Ambiance of Lauréate kiezen. Deze glimmende lak is op de instap niet te koop.

RUIMTE

Ruim genoeg

Zoals bij veel SUVs is de instap niet makkelijk, door de broekspijpvervuilende brede dorpels. Verder valt de ruimte tussen bodem en onderzijde van de dakrand tegen. Dus, hoofd intrekken bij het instappen. Binnenin zijn hoofd-, been- en voetruimte ruim voldoende. En ook de bagageruimte valt niet tegen. Op de basisversie en de Ambiance is de neerklapbare rugleuning één geheel. Voor € 595 extra is hij op de Ambiance gedeeld. Voor dat geld krijg je ook nog hoogteverstelling van het stuur, de linkerstoel en de gordels voorin. Zaken die er bij de Lauréate standaard op zitten.

VEILIGHEID

Te karig

De lage prijs van de Duster komt ook tot uiting in de veiligheidsuitrusting. Zeker de basisversie komt er, met alleen twee airbags voorin, karig vanaf. De twee duurdere versies hebben wel zij-airbags, maar hebben geen hoofdbeschermende raambags. Die zijn ook niet leverbaar.

Elektronische stabiliteitsregeling (ESP) is tegen een meerprijs van € 395 uitsluitend te koop op de Lauréate diesel (vanaf € 20.390). Gezien onze ervaringen bij de uitwijkproef vinden wij dat ESP op alle

versies van de Duster leverbaar zou moeten zijn. Of beter nog: standaard. De meerprijs zou daardoor maar weinig hoger hoeven uit te vallen.

De basisversie heeft geen in hoogte verstelbare gordels met gordelspanners voorin (zie comfort). De Lauréate is de enige versie met standaard elektrisch verstelbare en verwarmde buitenspiegels en mistlampen. Mistlampen zijn op de Ambiance een extra van € 195 en niet leverbaar op de basisversie. Isofix is in alle gevallen standaard.

Een regensensor is niet leverbaar. De ruitenwissers vóór hebben geen gecombineerde wis/was en de achterwischer heeft geen interval. **ABE**



3 ALTERNATIEVEN

Daihatsu Terios
Prijs vanaf € 18.999

Een van de goedkoopste SUV's was tot nu toe de Daihatsu Terios. Hij heeft hetzelfde vermogen als de Duster, maar minder koppel, is een stuk kleiner en heeft een E-label.

Skoda Yeti
Prijs vanaf € 19.190

Door de direct ingespoten 1.2 TSI motor is de Yeti snel en zuinig. Met handbak heeft hij een c-label en net zoveel vermogen als de Terios en Duster, maar véél meer koppel.

Suzuki SX4
Prijs vanaf € 17.699

De Suzuki SX4 en identieke Fiat Sedici zijn onlangs opgepept. Ze hebben een goed weggedrag en dankzij de 88 kW/120 pk zeer behoorlijke prestaties en een c-label.