



Martijn Verhoef
20 januari 2019

Te mooi om waar te zijn?

Toegegeven: we moesten best even slikken toen Dacia in 2006 ook in Nederland met de Logan op de proppen kwam. Waren het oubollige design en de Spartaanse uitstraling niet een flinke stap terug in de tijd? De overname door Renault bleek bijzonder vruchtbaar en van de zevenzits MCV werd een heel respectabel aantal op de Nederlandse wegen gezet. En toen was daar de Duster: een economisch verantwoorde en stoer vormgegeven SUV, net toen de vraag naar auto's met een hoge zit een grote vlucht nam.

Meer voor minder bleek aan ons Hollanders wel besteed, want het model werd een succes. Dit motto komt bij onze testauto nog meer tot uiting, want met zijn aandrijving op LPG ben je helemáál spekkoper. Of is dat te mooi om waar te zijn?



Duster-look

Met de modelwijziging in 2017 werd de Duster een stuk moderner. Van de Roemeense familie was de Duster altijd al het hippe broertje, maar door de toevoeging van LED-dagrijverlichting, aluminium accenten en stoere achterlichten - doen die ons ergens aan denken? - gooit de Duster ook hoge ogen als je hem tegenover zijn concurrenten zet. Je kunt veel van deze Dacia zeggen, maar bedraagd is het ontwerp geenszins. Met de 17-inch wielen wil het merk juist een link leggen naar de moedermaatschappij, want we zien toch echt een Eiffeltoren in het ontwerp terugkomen. De achterlichten van een Jeep en de wielen van een Renault? De Duster heeft ze allebei.

Toch heeft de Duster een geheel eigen uitstraling, waarmee je zeker geen flater slaat als je voor komt rijden. Want als je door alle vooroordelen heen prikt, kun je niet anders concluderen dan dat Dacia een stoere en tegelijkertijd guitige wagen heeft gerealiseerd. De handvatten ogen wat ouderwets en de sprietantenne helpt ook niet mee, maar je verwacht de Duster niet snel met een directe concurrent.



Sterk verbeterd

Het interieur is net als de buitenkant van de Duster zeer herkenbaar. De indeling en uitstraling zijn vergelijkbaar met het vorige model, maar er zijn behoorlijk wat verbeteringen doorgevoerd. Het multimediascherm is beter gepositioneerd, want dat zat in het vorige model wel erg laag. Verwacht niet de nieuwste mogelijkheden van dit systeem, maar functies als navigatie en telefonie werken prima. Bovendien kun je optioneel camerabeelden van rondom de auto projecteren, naast dat van de achteruitrijcamera. Bij het inparkeren vraagt dat om net iets teveel handelingen, want je moet per gedeelte van de auto apart het scherm aantikken. Maar in het terrein kun je hier zeker profijt van hebben bij het manoeuvreren over onoverzichtelijke padjes. Voor onze testauto gaat dat niet op, maar daar komen we later op terug.

Het is nog steeds hard kunststof dat de klok slaat in het interieur van de Dacia, maar door de juiste aanpassingen komt de Duster er met een behoorlijke voldoende vanaf. De luchtroosters geven het dashboard net even wat meer frivoliteit en de bedieningsknoppen van de klimaatregeling voegen ook wat flair toe. Het



Dacia Duster SCe 115 Bi-Fuel Prestige

materiaalgebruik is precies wat je mag verwachten voor het geld dat je betaalt in de Dacia-showroom. Als je het portier achter je dichttrekt, klinkt er een wat blikkerig geluid. Verder is de afwerking an sich van zowel deurpanelen als dashboard prima te noemen. Bovendien heb je tijdens het rijden geen last van kraakjes of piepjes. De geluidsisolatie is daarnaast fors verbeterd: windgeruis en rolgeluiden klinken een stuk minder ver door in de cabine.

Dan de stoelen: bij het vorige model klaagden we dat er zijdelingse steun ontbrak. Dat is bij het nieuwe model beter aangepakt, want de stoelen weten een prima steun te bieden in bochten en op de langere ritten. De armsteun voor de bestuurder is fijn gepositioneerd en ook langere bestuurders kunnen prima achter het stuur plaatsnemen. Achterin is de Duster ruimer dan andere auto's binnen zijn segment. Twee volwassenen kunnen hun plek vinden op de achterbank, waarbij het ze vooral aan hoofdruimte niets ontbreekt. Wat beenruimte betreft ben je meer afhankelijk van de gratie van bestuurder en rijder, maar als iedereen een beetje inschikt kom je een heel eind. Ook de bagageruimte is bovengemiddeld met zijn 478 liter. Het is alleen jammer dat de hoge tildrempel wat afsnoept van de praktische bruikbaarheid, maar het totaalplaatje is nog steeds positief.



Goed voor de portemonnee

We rijden de Duster als Bi-Fuel, wat betekent dat de auto naast Euro 95 ook LPG lust. De atmosferische 1.6 was door het wegvallen van de 1.2 liter turbomotor lange tijd de enige mogelijkheid als je de Duster wilde bestellen. Voor de petrol heads valt er sinds kort ook weer een benzinemotor te bestellen, namelijk de 1.3 uit onder meer de Nissan Qashqai en Mercedes-Benz A-Klasse. Dat neemt niet weg dat de Bi-Fuel nog steeds de goedkoopste versie van de Duster is. Met de hoge brandstofprijzen is deze aandrijflijn een zeer interessant alternatief. Uiteraard komen volksstigma's als "op gas moet je koken" naar boven op het moment dat je vertelt een Dacia op LPG te rijden. Maar naast dat duizenden huishoudens niet eens meer op het gas worden aangesloten, is de gasinstallatie in de Duster prima op zijn plek.

Alleen bij het starten loopt de auto op benzine, maar na luttele minuten schakelt het systeem al over op LPG. Tijdens het rijden merk je die overgang niet, je ziet slechts de indicator aan de linkerkant van het stuur veranderen. De turboloze motor past prima bij de auto. Het is geen heetgebakerde machine, maar hij weet de auto gemoedelijk te



Dacia Duster sce 115 Bi-Fuel Prestige

versnellen. Gemoedelijk in de zin van prestaties, want de motorgeluiden zijn flink aanwezig. Eenmaal op kruissnelheid nemen die geluiden af en koerst de Dacia rustig voort. Verwacht zeker geen sportieve prestaties, want je moet behoorlijk in de toeren klimmen om flink te accelereren. Maar als je richting het rode gebied van de toerenteller gaat, komt de auto aardig vooruit. Wat fijn is, is dat deze Duster gewoon 1.400 kg mag trekken.

Bij een rustige rijstijl past de auto absoluut, want dan blijkt dat de auto echt geen grote steken laat vallen. Zo is het overhellen beperkt en de besturing communicatief genoeg. Verwacht ook hier geen spannende taferelen, maar ten opzichte van de voorganger is de boel toch weer wat scherper afgesteld. Het valt wel op dat de wagen gevoelig is voor zijwind; zeker op hogere snelheden dien je alert te zijn.



Rijden op gas

En dan dat rijden op gas: onderweg merk je er niets van, want de motor weet nagenoeg hetzelfde te presteren als op euro 95. Met een gevulde gastank kom je bijna 400



Dacia Duster sce 115 Bi-Fuel Prestige

kilometer ver. Samen met de benzinetank heb je zelfs een actieradius van 1000 kilometer. Uiteraard rijd je het liefste op gas als je de Dacia hebt en dat betekent dus wel dat je iets meer aan de pomp staat dan met een benzine- of dieselauto. Wat ook niet meehelpt, is de tankprocedure: je moet namelijk altijd een adapter op de tank draaien voordat je de slang kunt aansluiten. Maar na een paar minuten en zo'n 18 tot 20 euro lichter kun je wel weer flink wat kilometers maken.

Bovendien zit de tankopening keurig weggewerkt naast die van de benzinetank, zodat ze door dezelfde afdekklep kunnen worden afgeschermd. De tank zelf is op de plek van het reservewiel geplaatst. Een inspuitsysteem met een compressor vervangen de reserveband en de tank zit niemand in de weg. Een prima oplossing dus.



Niet te mooi om waar te zijn

Het prijsplaatje is absoluut positief voor de Duster Bi-Fuel. Hij is relatief goedkoop in de aanschaf en al vanaf een paar duizend kilometer per jaar is rijden op LPG ook voordeliger in gebruik. De accijnzen op autogas zijn de afgelopen tien jaar bijna



Dacia Duster sCe 115 Bi-Fuel Prestige

verdubbeld en de brandstof zal de komende jaren ook niet worden ontzien door de overheid. Maar dat geldt natuurlijk net zo goed voor diesel en benzine.

Dacia biedt flink wat opties. We noemden al de parkeercamera's, maar ook een dodehoekhulp en het handsfree openen, starten en sluiten van de auto zijn mogelijk. Het vraagt een kleine investering van 195 euro, maar dan heb je een fraaie Dacia sleutelkaart. Vierwielaandrijving en een automaat zijn nog niet leverbaar, maar we verwachten deze zaken binnenkort wel in combinatie met de 130 óf 150 pk sterke 1.3 TCe.

Dacia weet met de Duster precies de zaken te bieden waar Nederland - gelet op de verkopen van afgelopen jaar - om vraagt: veel binnenruimte, een hoge zit en een unieke uitstraling. Als het model je aanspreekt en je wilt voordelig autorijden, dan is het aanbod van Dacia niet te mooi om waar te zijn.

Plus

- + Goedkoop in aanschaf en gebruik
- + Goed trekvermogen
- + Bijdetijds interieur

Min

- Zijwindgevoelig
- Tanken LPG omslachtig met adapter
- Hoge tildrempel achterbak