



Bjorn Blokzijl
14 maart 2014

Succes verzekerd

Doordat Dacia in haar beginjaren in ons land enkel emotionele modellen introduceerde, stond het merk niet bekend om zijn hippe auto's. Dat hebben ze in Roemenië ook ingezien en daarom is er de afgelopen tijd een stortvloed aan nieuwe modellen gekomen. In 2010 werd een begin gemaakt bij de introductie van de Duster. Hoewel voorzien van bewezen techniek en een no-nonsense interieur, sloeg de auto direct aan als hip vervoersmiddel. In 2011 gingen er in Nederland meer dan 2.100 Dusters over de toonbank. Omdat zijn techniek verouderd was, schoten de prijzen door de CO2-taks omhoog. Het gevolg was een schamele 151 verkochte Dacia mini-SUV's vorig jaar. Hoog tijd voor een opfrisser voor dit guitige autootje: een facelift voor het exterieur, een nieuw interieur en bovenal moderne turbo-techniek. Zal de Duster hierdoor wederom een verkoopsucces gaan worden?



Flink opgefrist

Dat de auto direct aansloeg, was vooral te danken aan de uitstraling en zijn prijs. In de basis ook echt basic met zwarte bumpers en stalen velgen, maar via diverse uitrustingsniveaus aan te kleden met allerlei verfraaiende zaken. Voorbeelden hiervan zijn in kleur meegespoten bumpers, lichtmetaal en mooiere dakreling. Design van zij- en achterkant waren prima met elkaar in balans, maar het neusje was juist 'under-designed'. In het kader van 'beter goed gejat dan slecht bedacht' is de gefacelifte Duster voorzien van een grille á la Range Rover - met metaalkleurige rechthoekige vormen - en er is veel aandacht besteed aan het ontwerp van de koplampunits. Hierdoor heeft de auto een veel beter voorkomen dan voorheen. Aan de zij- en achterkant zijn de verschillen minimaal. De achterlichten kregen een iets andere indeling en de dakreling is wat stoerder en voorzien van een 'Duster'-opdruk. Hoewel de aanpassingen klein zijn en alle carrosseriedelen gewoon uitwisselbaar zijn met de versie van vóór de facelift, ziet de auto er een stuk frisser en moderner uit. Zeker in combinatie met een goede kleur, zoals die van de testauto (Gris Olive).



Zo had het moeten zijn

Toen wij in 2010 voor het eerst kennismaakten met de Duster, viel de kwaliteit van het interieur ons in negatieve zin op. Qua ruimte zat het wel snor, maar afwerking, materiaalgebruik en isolatie kregen van ons geen voldoende. Wat materiaalgebruik betreft is het beter geworden, maar daar is ook alles mee gezegd. Hard plastic is wat de klok slaat, maar het geheel ziet er wel een stuk beter uit door de hoogwaardigere looks van het gebruikte kunststof. Vooral de afwerking is naar een hoger plan getild, waarbij - buiten wat klein missers als onafgedekte schroeven - alles prima in elkaar steekt. Opvallend is de fraaie stoffen bekleding van de portieren. Ook op klinkerweggetjes hoor je geen enkel rammeltje of kraakje. Omdat Dacia het magazijn van moederbedrijf Renault kan gebruiken, is ook het bekende multimediasysteem in de Duster gemonteerd. Het gebruiksgemak is gelijk aan dat van de rest van de modellen waar we het al in zagen - zoals de Clio - maar de plaatsing is wat ongelukkig. Nu moet je je blik te ver van de weg afwenden om de kaart van de navigatie te zien. Plaatsing op de plek van het opbergvak boven op het dashboard was een stuk ergonomischer geweest.



Dacia Duster 1.2 TCe 125 Prestige

Ruimte was één van de grote voordelen van de Duster. Nog steeds is de auto van binnen bovengemiddeld ruim. Voor- en achterin zit je ruim en ook de bagageruimte is met 475 liter op het niveau van een klasse hoger. Dat de stoelen in het verleden niet al te beste zitkwaliteiten hadden, is enigszins opgelost met het plaatsen van ander meubilair. Op lange stukken kom je nu uitgerust uit de auto, maar verwacht geen goede zijdelingse steun bij bochtenwerk. Hoewel de auto niet uitnodigt tot stevig 'hoeken', zouden wat stevigere wangen van de rugleuning niet misstaan. Nu glij je van links naar rechts op bochtige wegen of op op- en afritten van de snelweg. In de schappen van Renault zijn betere stoelen te vinden lijkt ons.



Onderhuids flink verbouwd

Dat horen en zien je verging op snelwegssnelheden, lag niet alleen aan de beperkte isolatie, maar ook aan de verouderde aandrijflijn. Aan de buitenzijde van de Duster zijn de veranderingen op één hand te tellen, onderhuids ligt dat iets complexer. De oude 1.6 is met pensioen gestuurd en de 1.2 TCe met 125pk moest in het vooronder gelepeld



Dacia Duster 1.2 TCe 125 Prestige

worden. Hiervoor is echter de gehele voortrein vernieuwd. Niet alleen het vermogen is erop vooruitgegaan, ook zijn er bijkomende voordelen door deze nieuwe aandrijflijn. Zo is het vele malen stiller in het interieur. De isolatie is verbeterd, maar ook de loop van de motor is bijna geruisloos. Daarbij is de motor gekoppeld aan een strak schakelende zesbak die het toerental laag houdt. Dankzij zijn relatief lage gewicht en de 125 paarden onder de motorkap, spurt de auto in iets meer dan 10 seconden naar de 100 en blijft hij ook daarna heel behoorlijk versnellen. Meer vermogen leidt meestal tot een hoger verbruik. Die vlieger gaat niet op in dit geval. Hoewel we veel snelwegkilometers maakten, bleek het verbruik beperkt tot 8 liter per 100 kilometer. Dat is bijna een liter minder dan bij de 20pk zwakkere voorganger. Rijd je meer op buitenwegen, dan zakt het verbruik naar een waarde rond de 6,5 á 7 liter per 100 kilometer.



Wel willen, zeker niet kunnen

Niet alleen vermogen, geluid en verbruik hebben geprofiteerd van de nieuwe aandrijflijn. Kwamen we in 2010 nog tot de conclusie dat de besturing vaag en zonder gevoel was, nu is dat een stuk beter voor elkaar. Nee, een Ford Kuga is de Dacia Duster nog niet,



Dacia Duster 1.2 TCe 125 Prestige

maar je voelt wel wat er gebeurt onder de voorwielen. Daarbij is de besturing behoorlijk direct. Tegen de trend in van het monteren van grote velgen op SUV's, is de Duster afgemonteerd met 'slechts' 16 inch. Hoewel een maat groter hem niet zal misstaan, heeft dit ook zo z'n voordelen. Richels en gaten worden bijvoorbeeld minder hard doorgegeven aan de inzittenden. Het algemeen comfort ligt bij de Duster sowieso op een hoog niveau.

Al ziet de auto er stoer en onoverwinnelijk uit, buiten de gebaande paden slaat de 4x2 letterlijk een modderfiguur. Zelfs een 'simpel' heuveltje leidt tot het ingraven van de voorwielen. Hoewel de bodemvrijheid groot genoeg is, zal het gripverlies voor een beperkte offroad-inzetbaarheid zorgen. Wil je deze kwaliteiten wel, dan kun je kiezen voor een vierwielaangedreven Duster. Nadeel is echter dat deze niet te verkrijgen is met een benzinemotor, maar enkel als 'DCI 100'; een 110pk sterke dieselmotor.



Alles is relatief

Grote SUV's kenden een grote populariteit aan het eind van de twintigste eeuw.



Dacia Duster 1.2 TCe 125 Prestige

Sindsdien is de markt flink aan het 'downsizen'. Eerst waren auto's als de Tiguan en Sportage niet aan te slepen, nu zijn vooral de kleinere hoog-op-de-poten-staande auto's in trek. In de afgelopen jaren prees Dacia zich met de Duster behoorlijk uit deze markt, door een hoge CO2-belasting als gevolg van verouderde techniek. Nu de hipste uit het gamma flink is aangepast, rijd je een bijna full-option uitvoering voor net iets meer dan 20 mille. Daar kan de concurrentie nog een puntje aan zuigen. Toch zie je wel waar het prijsverschil in zit. De gebruikte plastics in het interieur blijven achter op de 'norm' en ook de stoelen zijn van mindere kwaliteit. Toch zit alles goed in elkaar en betaal je volgens ons zeker niet teveel voor de auto. Zeker door zijn frisse uiterlijk, moderne techniek en de scherpe prijs, is succes verzekerd voor de vernieuwde Duster.

Plus

- + Weer fris en modern uiterlijk en techniek
- + Bovengemiddeld ruim
- + Scherpe prijs

Min

- Weinig zijdelingse steun
- Afwerkings - en ergonomiemissers
- Enkel 4x4 als diesel