

DACIA DUSTER

SAMOCHÓD, KTÓRY NIE BOI SIĘ ZJECHAĆ Z ASFALTU

tekst: **MARIAN KOWACKI**,

Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

zdjęcia: **REANULT POLSKA**,

NBI MEDIA



W tym roku Dacia przygotowała dla swoich klientów ofertę specjalną – nową gamę Duster. Duster Edition 2016 jest kolejnym dowodem rozwoju Dacii, która w dwa lata po odnowieniu Duster poszerza ofertę wyposażenia i wprowadza zmiany w designie swojego flagowego modelu. Duster w wersji Celebration oprócz eleganckiej stylistyki elementów designu zewnętrznego wyróżniają także właściwości użytkowe, które zawdzięcza m.in. nowemu silnikowi. Specjalnie dla czytelników „NBI” przetestowaliśmy terenowy model Dacii w terenach górskich oraz na placach budów.

Marka Dacia narodziła się równo pół wieku temu w Rumunii, a swoją nazwę zawdzięcza rzymskiej prowincji Dacja, która leży na obecnych terenach tego kraju. W 1999 r. marka została przejęta przez Grupę Renault. Duster jest pierwszym samochodem sportowo-użytkowym marki Dacia produkowanym przez koncern od 2010 r. Nazwa tego modelu może się kojarzyć z angielskim słowem *dust*, oznaczającym kurz. Faktycznie, to jedyna rzecz, którą widać za pokonującym przeszkody terenowe Dusterem.

Duster w wersji Celebration

Wizualną stronę Duster w wersji Celebration jako samochodu terenowego podkreślają osłony podwozia w kolorze matowego chromu, dwukolorowe relingi, przyciemniane szyby tylne, chromowana końcówka rury wydechowej, obręcze kół ze stopu metali lekkich 16” i lusterka boczne w kolorze ciemnoszarego metalu. Od strony technicznej w wersji Celebration z napędem na cztery koła na uwagę zasługuje nowy

silnik benzynowy TCe 125, który stanowi połączenie mocy i elastyczności.

Testy i opinie

Choć panuje przekonanie, że Dacia to samochód „budżetowy”, to jednak maska podnosi się bez wysiłku na teleskopie. Pod nią zaś znajdują się do wyboru cztery silniki – dwa benzynowe i dwa diesle. Silniki benzynowe 1,2 turbodoładowany (125 KM) oraz 1,6 wolnossący (105 KM), który może być także łączony z fabryczną instalacją LPG. Jeśli chodzi o silniki diesla, to w ofercie dostępne są 1,5 DCI o mocy 90 lub 100 koni mechanicznych.

W modelu z serii Celebration zamontowano silnik benzynowy TCe 125. Ta turbodoładowana jednostka benzynowa, współpracująca z mechaniczną skrzynią biegów, dzięki mocy 125 KM i dużemu momentowi obrotowemu (205 Nm przy 2000 obr./min) zapewnia doskonałe przyspieszenia przy ruszaniu z miejsca i na kolejnych biegach, nawet przy niskich obrotach. Dzięki



bezobsługowemu łańcuchowi rozrzędu obniżone zostały koszty przeglądów, co przekłada się na znaczne oszczędności dla użytkownika. Silnik jest dosyć głośny, szczególnie gdy pracuje na wysokich obrotach, a pracuje na nich często ze względu na bardzo krótką skrzynię biegów – brak wyposażenia Duster w skrzynię redukcyjną broni się ceną tego pojazdu. Ponadto częsta zmiana biegów nie jest jednak uciążliwa, ponieważ skrzynia chodzi bardzo dokładnie. Niższe biegi, jedynka i dwójka, przydają się w terenie, gdzie krótka skrzynia biegów okazuje się niewątpliwym atutem.

Wnętrze oddaje założenia projektantów, którymi było zaoferowanie maksymalnie funkcjonalnego i maksymalnie praktycznego samochodu. W tym przypadku ascetyczny plastikowy kokpit tłumaczy po raz kolejny naprawdę dobrą cenę samochodu. Stanowisko kierowcy zostało dobrze urządzone, przy czym niewątpliwym ułatwieniem byłaby pozioma regulacja kolumny kierowniczej, dzięki której usadowienie się za sterami Duster stałoby się jeszcze bardziej komfortowe. Na kierownicy umieszczono przyciski do sterowania tempomatem i ogranicznikiem prędkości. To rozwiązanie może wymagać przyzwyczajania, podobnie jak dość nietypowe ułożenie pokrętła do sterowania lusterkami pod dźwignią hamulca ręcznego.

Bagażnik, o pojemności 408 l, zawiera także pełnowymiarowe koło zapasowe. Po złożeniu jednego z oparć uzyskuje się płaską powierzchnię, bez żadnych progów, co znacznie ułatwia transport większych gabarytowo przedmiotów. Maksymalna pojemność bagażnika – 1636 l – wypadła całkiem zadowalająco.

Co ważne dla użytkowników, dzięki wysokiemu prześwitowi wynoszącemu 20,5 cm (kąt natarcia 30°, kąt rampowy 23° i kąt zejścia 36°) Duster może stawić czoła różnym warunkom na drodze i w terenie.

Szczególne uznanie wzbudza zawieszenie Duster, dla którego nie są straszne mniejsze ani większe dziury czy wyboje, z jakimi radzi sobie świetnie, w dodatku, co warto podkreślić, niezależnie od liczby pasażerów na pokładzie oraz rozwiniętej prędkości. Miękkie zawieszenie, które jest atutem podczas jazdy w terenie, po wybojach czy nierównościach, przekłada się jednocześnie na niestabilne zachowanie auta przy jeździe po utwardzonej nawierzchni. Niemniej zawieszenie świetnie tłumi nierówności drogi.

Napęd, oprócz trybu 4 x 4, może pracować także w 2WD, w którym moment obrotowy płynie na przód. Po wykryciu problemów z trakcją auto dołącza tylną oś. Praca w kolejnym możliwym trybie Lock zmienia sposób działania kontroli trakcji oraz blokuje sprzęgło wielopłytkowe do 60 km/h, co staje się przydatne podczas jazdy w trudnych warunkach. W Dusterach z napędem na cztery koła ESP jest wyłączalne, jednak przy pierwszym poślizgu koła jest ponownie automatycznie aktywowane.

Własności terenowe Dacia Duster SUV: kąt natarcia 30°, kąt rampowy 23°, kąt zejścia 36°



Układ kierowniczy wyposażony w hydrauliczne wspomaganie funkcjonuje poprawnie, niemniej niektórzy kierowcy mogą mu zarzucić nie do końca precyzyjną pomoc w „czytaniu” drogi. Jednak to co na asfalcie jest minusem, w warunkach terenowych staje się atutem – po zjechaniu z utwardzonych dróg szybko docenia się małą nerwowość układu kierowniczego. Auto bez problemu poradzi sobie z wjazdem na teren budowy lub – przykładowo – pod obiekt inżynieryjny.

Konkurencja? Na pewno nie cenowa. Największą zaletą Duster jest relacja ceny do jakości. Jest to zdecydowanie najtańsze tego typu auto na rynku.



Dacia na Dakarze

Przed rozpoczęciem Rajdu Dakar 2016 koncern Renault zaprezentował nową, limitowaną edycję modelu Renault Duster Dakar. Opracowany na bazie wersji Dynamique samochód posiada szereg elementów, które podkreślają jego sportowy wygląd. Głównym celem przygotowań zespołu do Dakaru było zmniejszenie masy Duster, udoskonalenie podwozia i podniesienie mocy wyjściowej silnika Renault – Nissan Alliance VK-50 V8 do 387 KM.

Ekipa Renault Duster Dakar Team zadebiutowała w rajdzie w 2013 r. Podczas swojego czwartego startu w Dakarze chce wykorzystać doświadczenia zdobyte w trzech poprzednich imprezach i uplasować się w pierwszej dziesiątce w klasyfikacji generalnej.

Opracowano na podstawie testów w terenie, materiałów producenta oraz informacji publikowanych na www.dacia.pl.

