

Naj bo prah zaveznik

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Saša Kapetanovič

Skoraj klišejsko smo ga zapeljali na makadam, se za fotografijo odlepili od tal ter se vrnili – prašni, seveda.



Test

► Zgodba romunske Dacie se bere kot uspešnica. Po zaslugu naveze Renault-Nissan je dobila zagon, se iz anonimnosti (ali pa prepoznavnosti zgolj v vzhodnem bloku) prebila med uveljavljene avtomobilske znamke in zaživila svojo drugo pomlad. Najprej je bil seveda Logan. Hmm, smo vsi rekli, vsaj počeni je. Kombijevski MCV? Hudiča, veliko se da pripeljati z njim, pa še trpežen je dovolj, da bodo kmetje zamenjali svoje Katree. Sander Stepway? Uau, ni manjkalo pridelnikov prikupen, zanimiv, celo lep. Na koncu pa pridemo do Dusterja. Slišim komentarje svež oblikovan, nenaščen, nekaterim so široki boki sekisi kot obline obdarjene manekenke. Za večino je celo najlepša Dacia, po štirinajstih dneh druženja lahko avtomagazinovci dodamo še, da je vsekakor tehnično najnaprednejša.

Bolj kot poskušamo sestaviti zgodbo romunske Dacie, bolj se nam pred očmi prikazuje češka Škoda. Prav tako vzhodnoevropska tovarna, ki jo iz kremljev propada reši zahodnoevropski velikan, prav tako velik napredok v kratkem času in (najverjetneje) zelo podobna cenovna politika. Najprej izvrstni avtomobili za razmeroma malo denarja, nato pa so cene bolj ali manj upravičeno začele rasti.

Pogosto se kolegi spominjajo, da so ujeli pravi trenutek in za razmeroma malo denarja kupili izvrstno Škodo Octavia. Še danes se jim milo stori, ko pomislijo na razmerje cena, velikost in opremljenost avtomobila. Hmm,



“V vzvratnem ogledalu bi zadnji blatnik zlahka pripisali Porscheju 911.”



se mogoče zgodba ponavlja, le da je namesto Škode zdaj pred vrti Dacia?

Videti je tako. Dacia Duster spada v velikostni razred, ki je na starci med bolj priljubljenimi, saj je približno enako velika kot Megane. Hkrati pa spada med športne (ali mehke, če vam je ljubše) terence, ki so celo na sončni strani Alp že kar nekaj sezona hit. Z zanimivo obliko, širokimi boki in uporabnostjo bolj kot ne škatlastega teranca je vsekakor odgovor na marsikatero željo po avtomobilu,



| Dacia Duster dCi 110 4x4 Lauerate

Iz oči v oči



Peter Kavčič

► Dacijski športni terenec me je pozitivno presenetil. Doslej je to najbolj izpopolnjena Dacia, kar sem jih vozil. Oprema je solidna, veliko detajlov je povsem enakih kot pri Renaultih in pravzaprav nič ne zmoti, da bi lahko vihal nos in prilepil črno piko. Edina večja pomanjkljivost je namestitev gumbov za dviganje in spuščanje šip, a sem imel občutek, da so morda celo že zeli narediti nekaj razlike med Renaulti in Dacio ter nalašč namestili gume po vzoru preostalih Dacij. Osebno bi si žezel še motor z nekaj več navora in manj turboluknje v nizkih vrtljajih, kar bi še olajšalo speljevanja in tudi kakšno lahko teže plezanje v klance do zidanice po utrijenem kolovozu. Z nekoliko bolj natančno prestavno ročico menjalnika bi bil prav tako srečnejši, toda ob ugodni ceni se sprašujem, ali si lahko želim še kaj več. Zabaven in simpatičen avto, ki, ne boste verjeli, celo pritegne poglede mimočočih. ◀◀



Saša Kapetanovič

► Duster dokazuje, da Dacia pod Renaultom stopa v korak s časom še z večjimi stopinjami kot Škoda, ko se je znašla v VAG koncernu. Oblika je res malce neskladna, notranjost pa precej suhoparna. A aduti, kot so ugodna cena, dovršen štirikolesni pogon (ki je, mimogrede, dovolj dober tudi za Nissan) ter obilica uporabnega prostora razblinijo marsikateri dvom pred nakupom. Tudi tistega, da gre vseeno za Dacio. ◀◀



bolje počutil manjši voznik, ki mu priporočamo tudi dober hrbit. Sedeži so namreč razmeroma mehki in udriti, kar v mojem primeru pomeni, da se nisem najbolje počutil po daljših poteh, saj me je začelo boleti okoli ledvenih vretenc. Medtem ko lahko del kriude pripišemo letom in dolgoletnim zlorabam hrbitnih mišic, pa bo del kriude moral prevzeti nase tudi načrtovalec notranjosti tega avtomobila. Če ne štejemo tega minusa, ki ga marsikdo zdrav verjetno sploh ne bo opazil, pa lahko Dusterju pripišemo veliko dobrih lastnosti. Ergonomija voznikovega delovnega prostora je razen prej opisanega dobra, saj lahko radio upravljamo z obvolansko konzolo, pa tudi dostop do potovalnega računalnika je priročno prek desne obvolanske tipke. V dobro založenem izbirniku smo pogrešali podatek o zunanjih temperaturi in se veselili podatka o povprečni porabi, ki je ob dinamični vožnji znašala malce nad sedem litrov. Na zadnji klopi je zgodba podobno vesela: vrata se odpirajo na široko, sedeži so opremljeni s pritrdišči Isofix in primerno pokriti z vzglavniki. Škoda, da nima pomicne zadnje klopi. Ko povečujete prtljažnik z osnovnih 475 na zavidiljivih 1.636 litrov, se boste morali malce potruditi, da znova sestavite vse dele. Ne razumete? Spodnji deli varnostnih pasov, recimo, zdrnejo v spranju med sedalnim delom sedeža in naslonom, zato je potreben kar nekaj pot-

pljenja in ročnih akrobacij, da znova sestavite osnovno konfiguracijo. Prav pri teh stvareh vidiš, kje so varčevali, saj obdelava v skritih kotičkih ni najboljša, kaj še najlepša. Toda zanimivo, to nikakor ne gre na račun kakovosti izdelave ali slabše zvočne izoliranosti!

Medtem ko smo široke blatnike že omenili, kar je prav lepo videti v zunanjih vzvratnih ogledalih (he, he, zazdi se ti, kot bi vozil vsaj Porscheja 911), pa se boste morali navaditi, da se tudi hitro umažejo. Prav tako boste morali potpeti, ko vas bo kateri od nasproti vozečih opozarjal, da se vozite le s parkirnimi lučmi. Žal so dnevne luči narejene tako, da prednji svetila le za vzorec, zato bo marsikdo mislil, da ste malomarno zavrteli levo obvolansko ročico. Da, tudi policisti. Čeprav smo se na LED-diode kar nekako navadili, pa ne vidimo smisla, da se vozimo naokoli le s parkirnimi lučmi ali (kot nekateri) z meglenkami, saj s tem nič ne pridobimo, ampak le begamo nasproti vozeče. Pa še v predoru se zasenčene luči pri Dusterju ne prizdejo samodejno, zato je nevarno.

Romunsko-francosko-japonskega ljubitelja prahu si lahko omislite kot dvopogonski stroj, lahko pa stavite svoje karte na štirikolesni pogon. Ta je vzet od specialista za terenske vožnje Nissana, zato je Duster v osnovi prednje gnan avtomobil. Še ko tipala zaznajo zdrs prednjih koles, se navor prek elektromata



Test



gnetne sklopke prenese še na zadnji kolesni par. V osnovi lahko voznik določi tri 'programe' delovanja tega štirikolesnega pogona: pogon na prednji kolesi (2WD), samodejno prerazporejanje navora (Auto) ali tako imenovani zaklenjen način, ko uzakonimo stalni štirikolesni pogon (Lock). Takrat se polovica navora prenese na prednji polovici pa na zadnji kolesi. Toda pogon je bolj pameten, da bi mu pripisali le te tri lastnosti. Če pozabite, da imate v programu Lock, in presežete 60 km/h, bo elektronika samodejno vklopila program Auto, saj takrat ni več bojazni, da bi ostali v blatu ali snegu. Podobna zgodba je s sistemom ESP: nad hitrostjo 50 km/h se spet vklopi v programu 2WD in Auto ter približno 60 km/h v načinu 4WD Lock. Velja pa tudi obratno: ko lezete po spolzkom terenu v načinu 4WD Lock, se pri zavornem sistemu ABS vključi terenski način, zato dovoljuje več blokiranja, ki pomaga pri spuščanju po spolzkom terenu. Nauk te zgodbe? ABS in ESP sta več kot dobrodošla tudi na terenu, ne samo v vsakdanjem prometu. A črna pika Dusterja je, da je ESP vedno na seznamu dodatne opreme, čeprav se hvalijo, da je prva Dacia, pri kateri to sploh lahko dokupite. Žalostno. No, je pa vsekakor dobrodošlo, da je dodatna oprema (za te čase) poceni. ESP, recimo, 300 evrov. Zato nikar ne varčuje pri varnosti.

Pri izbiri pogona ne določite le števila gnatnih koles, ampak tudi zadnjo premo. Dvopogonsko gnane Dacie Duster imajo zadaj torziski drog oblike H, štirikolesno pa Nissanovo večvodilno premo, ki dobro opravlja svojo funkcijo. Razlog je seveda dodaten diferencial, saj potrebujejo zanj

prostor. Spredaj se Duster baha s psevdo McPhersonovimi vzmernimi nogami s trikotnima vodiloma in skupaj z večvodilno premo udobno prevaža tako razbremenjen kot tudi polno naložen. Če pri skoraj praznem avtomobilu nismo pogrešali prostorninsko večjega motorja (večina tekmecev ima dvolitrski turbodizel!), pa bi se verjetno pri polnem avto-

"Deli podvozja in pogona so Nissanovi."



mobilu prav motor izkazal za ozko grlo. Toda Renaultovi (kaj bi skrivali) so se domislili poceni rešitev: skrajšajmo prvo oziroma prve prestave. Odlična zamisel za teren ali polno naložen avtomobil, slabša pa za vsakodnevno mestno vožnjo. Voznik mora več delati za isti

ucinek, do 50 km/h se je treba sprehoditi iz prve do četrte prestave, kar ni dobrodošlo. In odkrito povedano: sčasoma začne presedati, čeprav je menjalnik dober. Z oznako TL4 je bil razvit iz množično uporabljenega TL4 naveze Renault-Nissan, je kompakten in z manjšo maso, hvalijo pa ga že zaradi vzdržljivosti in nižjih stroškov vzdrževanja. Žal moramo to verjeti na besedo, bi pa rade volje Dacio Duster temeljiteje preizkusili na supertestu. Halo, Renault!

Osemdesetkilovatni turbodizel je star znanec. Z drugim rodom sistema za neposredno vbrizgavanje goriva po skupnem vodu in s serijskim filterom trdih delcev spada med motorje, ki ustrezajo ekološkim normam Euro5, hkrati pa se pohvali z nizko stopnjo hrupnosti in s skromnim številom tresljajev. Po avtocesti zlahka križari s 150 km/h, kar je že tako in tako preveč, po blatu in snegu pa mu sappe tudi ne zmanjka takoj. Duster zmore zaradi izdatnejše odmika od tal (21 cm) in kratkih previzov (spredaj 822 mm, zadaj 820 mm) 30-stopinski vstopni kot in kar 36-stopinski izstopni kot. Dovolj, verjemite. Kot vedno so na terenu sibka točka cestne gume.

Ne glede na dejstvo, ali ste ljubitelj prahnih cest, velja kot pribito: dvakrat preverite ceno tega avtomobila. Cenejšega novega turbodizela s štirikolesnim pogonom ne boste dobili, saj so tekmevi vsaj za tretjino dražji. Hmm, se še spominjate zgodbice o dostopnih Octaviah? ☺

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGO VOZILA:	
Kovinska barva	350
ESP	300
Električni pomik šip zadaj	100
Radio z upravljalnikom ob volunu	300
Paket Look	600

Tabela konkurence

MODEL	Dacia Duster	Nissan Qashqai	Fiat Sedici	Škoda Yeti
motor (zasnova)	dCi 110 4x4 Ambiance	2.0 dCi (110 kW) 4WD Tekna	2.0 Multijet 16v 4x4 Dynamic	2.0 TDI (81 kW) 4x4 Active
gibna prostornina (cm ³)	1.461	1.985	1.956	1.968
največja moč (kW/KM pri 1/min)	80/109 pri 4.000	110/150 pri 4.000	99/135 pri 3.500	81/110 pri 4.200
največji navor (Nm pri 1/min)	240 pri 1.750	320 pri 2.000	320 pri 1.500	250 pri 1.500-2.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.316 × 1.822 × 1.630	4.330 × 1.783 × 1.615	4.230 × 1.755 × 1.620	4.223 × 1.793 × 1.691
največja hitrost (km/h)	168	193	180	174
pospešek 0-100 km/h (s)	12,5	9,9	11,2	12,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,5/5,3/5,6	8,5/5,7/6,7	7,0/4,6/5,5	7,5/5,3/6,1
izpusti CO ₂ (g/km)	145	177	143	159
cena osnovnega modela (evri)	15.490	26.250	21.790	21.919

Tehnični podatki

CENA: (Renault-Nissan Slovenija, d. o. o.)

Duster 1.6 16V: 9.990 EUR

Duster dCi 110 4x4 Lauerate: 16.990 EUR

Testno vozilo: 18.640 EUR

Moc: 80 kW (109 KM)

Pospešek: 12,4 s

Največja hitrost: 168 km/h

Povr. poraba: 7,3 l/100 km

Garancija: 3 leta ali 100.000 km splošne garancije, 3 leta mobilne garancije, 2 leti garancije na lak, 6 let garancije za prerjanje.

Predvideni redni servisi: Servisni interval na 30.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material: 579 obvezno zavarovanje (2): 2.625

gorivo 8.423 kasko zavarovanje (2): 2.998

gume (1): 1.438 izguba vrednosti po 5 letih: 6.320 Skupaj: 22.383

Strošek za prevoženi km: 0,22 EUR/km

I Dacia Duster dCi 110 4x4 Lauerate

NAŠE MERITVE
T = 26°C / p = 1.016 mbar / rel. vl. = 35 % / Gume: Continental CrossContact LX M+S 215/65 R 16 H / Stanje kilometrskega stebra: 2.690 km

Vozne lastnosti

Pospeški s
0-100 km/h: 12,4
402 m z mesta: 18,5
(122 km/h)

Prožnost s
50-90 km/h (IV/V): 6,5/8,6
80-120 km/h (V/VI): 10,4/13,9

Največja hitrost 168 km/h
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjša povprečje 6,8
največja povprečje 8,9
skupno testno povprečje 7,3



Trušč v notranjosti dB



Zavorna pot m



Napake med testom brez napak

Duster je prijeten pri nezahtevni vožnji po urejenih (tudi makadamskih) površinah. In nič več.

DIAGRAM MENJALNIKA:

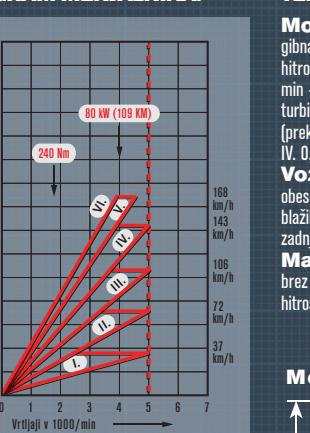
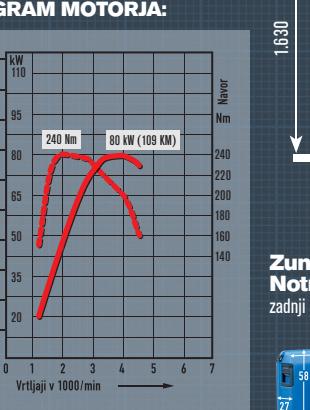


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

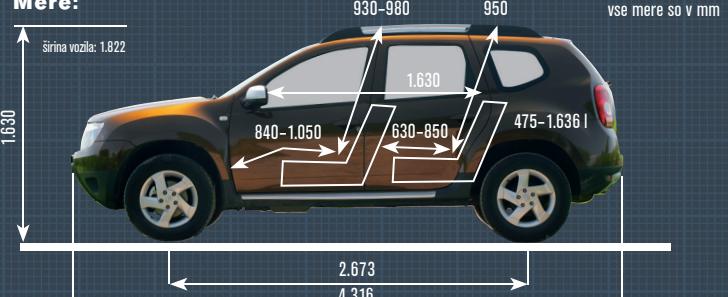
Smiley faces indicating a good driving experience.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 76 × 80,5 mm – gibna prostornina 1.461 cm³ – kompresija 15,7 : 1 – največja moč 80 kW (109 KM) pri 4.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 10,7 m/s – specifična moč 54,8 kW/l (74,5 KM/l) – največji navor 240 Nm pri 1.750/min – 2 odmični grepri v glavi (zubati jermen) – po 4 ventili na valj – vibrira goriva po sistemu skupnega kolesa – turbinski polnilnik na izpušne plinje – hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moći:** motor poganja prednji kolesa [preklopjivi štirikolesni pogon] – 6-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,73; II. 1,95; III. 1,32; IV. 0,98; V. 0,76; VI. 0,64 – diferencial 4,440 – plastična 6,5 J × 16 – gume 215/65 R 16, kotačni obseg 2,07 m.

Voz v obesah: terenska kombilimuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzemne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih [ročica med sedežema] – volan z zobato letivo, hidraulični servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.294 kg – dovoljena skupna masa 1.844 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.500 kg, brez zavor: 680 kg – dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 168 km/h – pospešek 0–100 km/h 12,5 s – poraba goriva (ECE) 6,5/5,3/5,6 l/100 km, izpust CO₂ 145 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.822 mm – kolotek spredaj 1.420 mm – zadaj 1.430 mm – radij krog 10,7 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.420 mm, zadaj 1.410 mm – dolžina sedanega dela prednji sedež 490 mm, zadnji sedež 480 mm – premer volanskega obroča 380 mm – posoda za gorivo 50 l.

Prostornina prtljaznika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l); 5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbnik (20 l).

POMEMBNE SERIJSKE OPREMA: voznikova in voznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – pritrdilica ISOFIX – ABS – servo volan – klimatska naprava – električni pomik šip spredaj – električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali – radio z CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – po višini in globini nastavljiv volanski obroč – po višini nastavljiv voznikov sedež – deljava zadnja klop.

Ocena

Zunanost (15)

10

Zanimiva oblika, ki pa nekatere ni všeč. Solidna kakovost izdelave.

Nekaj točk izgubi zaradi manjše prostornosti, nekaj zaradi skromnejše opreme, nekaj pa zaradi slabše ergonomije.

Dobra kombinacija motorja in menjalnika, čeprav so prve prestave za mestno vožnjo prekratke.

Vozne lastnosti (70)

54

Duster je prijeten pri vožniki, ima pa enake težave kot tekmevi pri stabilnosti in legi.

Zmog