

Dacia Duster gör mycket bra ifrån sig som dragbil. Bra sikt, snäv vändradie och överraskande stark.



Dacia är en rumänsk biltillverkare som funnits sedan 1966, som numera ägs av Renault.

AV Torbjörn Stålenhag
FOTO Peter Gunnars

DACIA DUSTER är en spännande representant för märkets ambitioner, att bygga attraktiva och hållbara bilar till avsevärt lägre pris än traditionella västerländska producenter. Den har inte fått den senaste teknik- och säkerhetsutrustningen, för närvarande finns inte ESP ens som tillval på bensindrivna modeller. Duster är en SUV med fyrhjulsdrift, markfrigång på dryga 20 centimeter och en rapp liten dieselmotor. Den överraskar positivt med kraft för kvicka dragjobb, även om husvagnen väger upp mot 1 500 kilo. Vänddiametern på 10,4 meter är bra och viktigt för en smidig husvagnsdragare.

EN RUMÄNSK UPPSTICKKARE

förarmiljö ||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||| **komfort** |||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||||

DET ÄR INTE RIKTIGT som i andra nya bilar i Dusters förarmiljö. Den testade modellen har läder på växelspak och ratt och elektriska fönsterhissar fram. Men där slutar alla "moderniteter" och hela anrättningen i förarens närmiljö andas återhållen, lätt sparsmakad design och mager utrustningsnivå. Klädselns sittytor är av läder, konstläder i övrigt. Elektriska fönsterhissar har bara de främre sidorutorna. Det finns radio men ingen navigator. Men, och ett viktigt men - Dacia har medvetet valt bort alla "onödiga



Färggrann som en elefant. Grå, gråare, gråast med bruna trädetaljer som lyser upp.

heter", den är basutrustad och det är ett effektivt sätt att få ner slutpriset.

BILEN ÄR BULLRIG, nivåerna är värst under acceleration. I alla färter och på olika underlag bullrar bilen mer än i Husvagn & Camping jämförda konkurrenter Kia Sportage, Mitsubishi ASX och Skoda Yeti. Fjädringskomforten är acceptabel men den jobbar inte lika fint som i de bästa bilarna i klassen. Mest störande är små vassa gupp på snöiga isvägar eller söndersprucken asfalt. Sittkomforten för långa personer är inte toppen eftersom stolarnas siddynor är lite korta. Baksätet är hyggligt, men inte slösande komfortabelt.

last/bagage

EN FINNESS som är värd att notera är att man kan fälla passagerarsätet fram och få en total lastlängd på 2,65 meter, men det blir inte ett platt lastgolv. Under bagagegolvet finns plats för ett reservhjul men man kan i stället välja ett reparationskit och förstora lastvolymen upp till 475 liter genom att ta bort golvplattan. Bilen klarar lätt packning och närmare 90 kilos tyngd på dragkroken utan att sjunka ihop märkbart. Lasthållare till bilens takreling finns som tillbehör och bilen tål 80 kilo taklast. Den fixar 550 kilo last och det lägger man i det drygt 400 liter stora utrymmet under insynsskyddet som mäter 99 x 100 centimeter i djup och bredd, eller så faller man baksätet och lägger lasten i ett cirka 1 600 liter stort utrymme med lastgolvslängden utökad till 176 centimeter.



Fyrhjulsdrift, diesel och SUV-ambitioner. Dacia Duster i detta utförande kostar mindre än jämförbara bilar. Men inte mycket.



Utrymmet här går att förlänga då även passagerarstolen fram går att fälla.

prestanda/förbrukning

UTAN ATT ANSTRÄNGA motorn nämnvärt körde vi både på små krokiga snövägar och på snabba motorvägar. Förbrukningen med vagn stannade på cirka 1,1 liter per mil, utan vagn låg snittförbrukningen på 0,65 liter per mil, enligt färddatorn. Växellådan har sex växlar, de två lägsta är riktigt låga vilket

är bra till exempel när man skall starta i motlut med vagn. Vid normal körning kan man starta på tvåan och bilen känns trots sin modesta motor, pigg. En av förklaringarna till den ganska kvicka responsen är att bilen väger cirka 300 kilo mindre än till exempel Kia Sportage eller Mitsubishi ASX.

kostnader reservdelar/återförsäljare

Strålkastare fram: 1 196,-
Komplett koppling: ca 2 700,-
Stötfångare bak: ca 2 900,-
Förmodat andrahandsvärde:
Sämre än medelbilen

Dacia säljs via ett trettiotal återförsäljare med spridning över hela landet. De sålde under 2010 knappt 1 800 bilar och marknadsandelen är mindre än 0,7 procent.

teknik/säkerhet

FYRHJULSDRIFTEN har ett terrängläge – Lock, som låser kopplingen mellan fram- och bakaxeln. Lock används med fördel vid körning under svåra förhållanden i låga farter. Också på slirigt underlag som en grusig backe eller start med

vagn på vått underlag. Den går ur vid 80 km/tim, då bilen blir framhjulsdreven.

Elmanövrerade fönsterhissar fram är ett tillval liksom centrallås, bältespåminnare för passagerare och sidokrockkudlar fram.

helhetsintryck/användarvänlighet

BILEN ÄR ENKEL att komma underfund med. Fyrhjulsdriften är automatisk, sikten är bra med stora upprättstående sidorutor, även de bakre. Sittkomfort och bagagekapacitet är okej, möjligen något sämre än snittet i klassen, men det som inte känns bra är att bilen går att få riktigt billigt med tvåhjulsdrift

och utan ESP, från 134 000 kronor, men det är inte vänligt mot användarna att inte ha ESP som standard. Att man vevar upp och ner fönstren själv kan man stå ut med, likadant med frånvaron av AC men vi vet att säkerhet väger tungt vid valet av ny bil, och denna bil är väldigt lätt.

DACIA DUSTER

- » PRIS FRÅN: 134 900 :- (Bensin 1.6 L 105 hk. Obs, utan ESP)
- » TESTAD BIL: 184 900:- Laureatepaket + 14 000:- Därutöver bland annat läder, ESP och metalliclack.
- » KVALITET/GARANTIER: 3 års nybilsgaranti 6 års rostskydds-garanti.
- » ÅRLIG FORDONSSKATT: 2 443:-

- » MOTOR: Turbodiesel 1,5 dCi 109 hk.
- » DRIVNING: 4x4
- » LÄNGD/BREDD/HÖJD: 431/200/169 inkl. backspeglar och lastreling
- » TJÄNSTEVIKT: 1 369 kg
- » TOTALVIKT: 1 844 kg
- » MAX SLÄPVAGNSVIKT: 1 500 kg. Med B-kort ca 1 370 kg