

fakta & omdömen



Dacia Duster

Historien går igen

Med fyrhjulsdraft och hög frigångshöjd borde väl Dacia Duster vara den överlägset säkraste och bästa bilen i djup snö och ishalka. Ändå hamnade den ohjälpligt sist i alla testförarens rankinglista.

– Bakom ratten känns det som att man förflyttats 20 år tillbaka i bilhistorien, tyckte Tommy.

Dacia är ett billighetsmärke. Vår Duster kostar strax över 180 000 kronor, vilket är hyfsat för en fyrhjulsdreven och relativt välutrustad bil. Men även om den tar sig fram bättre än de andra testbilarna, känns den inte trygg att köra på vinterhala vägar. Den höga karossen svajar och framhjulena har svårt att hitta fäste.

I nästan varje kurva blinkar lampan till sladdhämaren frenetiskt och om föraren lättar på gasen kastar bakvagnen till innan elektroniken hinner stabilisera bilen.

Dacia Duster behöver sitt ESP-system, den saken är klar. Ändå säljs bilen utan sladdhämmer – säkerhetssystemet kostar 4 000 kronor extra och finns över huvud taget inte till den billigaste modellen.

– Det är skandalöst dåligt, fräste Tommy.

På många sätt märks det att Dacia Duster är en lågprisbil. Den låter som en liten traktor: 1,5-litersdieseln har en osedvanligt grov gång. Ljudisoleringen är sparsam och på vägar som refflats av snö-



Fyrhjulsdraften, frigångshöjden, håller sig ren, priset.



Hög bullernivå, osäker körkänsla, inga strålkastarspolare, saknar yttertermometer, omödena vindrutetorkare med mera.

plogar kan bullret från däckerna vara öronbedövande. När bilen rullar på slät, ren asfalt, hörs istället ett tydligt vinande från transmissionen – förutsatt att inte fläkten är på. Den överröstar det mesta redan på tvåans läge.

Mörkerkörning i smutsigt väglag är ett litet blindtest med Dacia Duster. Ljuset är gulaktigt redan med rena lyktglas och några spolare finns inte ens att köpa till. Vindrutespolarna är primitiva: spolning och torkare startas var för sig. Dock med samma spak. Någon yttertermometer finns inte, vilket gör föraren extra osäker när temperaturen pendlar runt nollstrecket.

Komfort har offrats för priset skull. Ratten är ställbar bara i höjdled och körställningen blir därför svår att ställa in perfekt för alla. En av testförarna lade instruktionsboken under högerbenet för att få tillräckligt lärostöd.

Dacia Duster tar nog inget designpris, men på ett sätt är den bättre formgiven än de flesta andra bilar: karossen håller sig förvånansvärt ren både från snö och vägsmut.

Ett stort plus får Dacian också av vår mekaniker. Det är ovanligt lätt att byta lampor och säkringar – men förr var ju bilarna mer servicevänliga och historien går igen i Dacias enkla bruksbilskoncept.



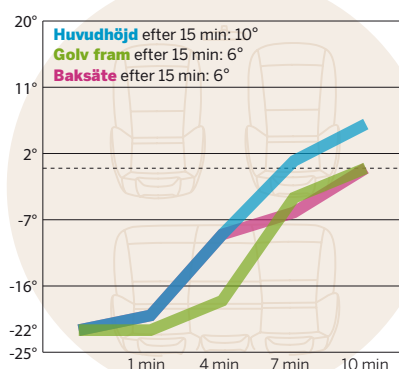
Det är lite påvert i Dacia Duster. Radion måste eftermonteras och är lätt att stjäla. Vi har lagt ut 1 500 kr på en läderratt som är skön att hålla i.

För att öppna bakluckan måste man trycka tummen genom ett islager.



Lyktspolare ingår inte i priset för Dacia Duster.

Kupévärme



GRAFIK SEFORMA

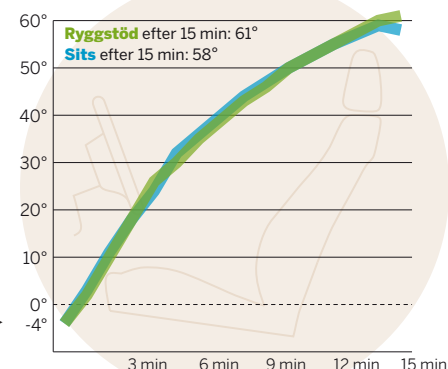
◀ Ventilationen sköts manuellt och ställdes på max temp och fläkt. Dieselmotorn ger inte så mycket överskottsvärme, men efter tio minuter var det i alla fall nollgradigt eller över i hela kupén.

Värmen ställs med rejäla vred, men de sitter illa till: lågt och nästan vinklade inåt.



Det finns bara ett värmeläge och ingen varningslampa som berättar att stolsvärmen är på. Men det känner man strax! Värmen kommer fort och efter tio minuter är stolen plågsamt brännhet.

Stolsvärme



Ljustest

Belysnings-skala



>15 lux



7 lux



3 lux



1 lux

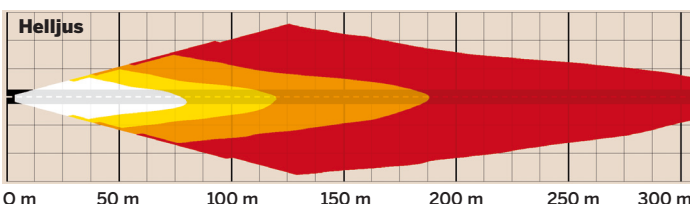
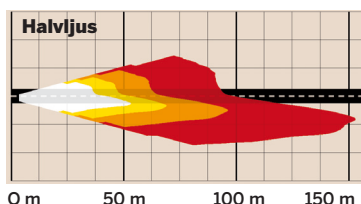
Bredden på halvljuset mäts 50 m framför bilen, bredden på helljuset mäts 150 m framför bilen.

Halvljus H7

Betyg	4
Längd m, 3 lux	85
Bredd m, 3 lux	24
Bländrisk	Hög

Helljus H7+H1

Betyg	3
Längd m, 3 lux	188
Bredd m, 3 lux	19



Bra längd och bredd på rumänens lyse. Det beror dels på högt placerade strålkastare, men också på väl tilltagen diameter och bra utformning av reflektorerna.