

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Antonella Bergonzi
* Gianmarco Barzan
* Paolo Pauletta
* Alvisio Marco Seno
* Marco Rocca
* André Rossi

redazione@motorage.it
staff@motorage.it
magazine@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
press@motorage.it
* Giuseppe Marino
motorage@motorage.it

**Agenzia Marketing
S.E.I.**

* Paolo Del Panta
pdp10@libero.it

* Anna Arriva
marketing@motorage.it

TEST SU STRADA

HOME 01. NEWS 02. FLASH 03. ECO 04. MEDIA 05. EVENTI 06. TEST 07.

Dacia Duster Laureate 4x4 1.5 dCi 110 CV**ESSENZIALITÀ
POLIVALENTE**

La formula del SUV low-cost si è rivelata la sua fortuna. Vige l'essenzialità, ma anche un rapporto polivalenza/prezzo competitivo. L'icona della gamma è questa versione 4x4 con motore ben collaudato dal gruppo Renault.



Dacia vuole andare oltre i preconcetti con il SUV low-cost che nella sua essenzialità è diventato il vero punto di forza per l'immagine della Marca. Così Dacia, parte di Renault Group, ha puntato al ritorno di uno sport-utility senza frizzi-e-lazzi, basato sulla concretezza, e che trova nella versione 4x4 del test di motorage.it la sua massima espressione.

Frutto della collaborazione tra Renault Design Central Europe (Bucarest, Romania) e Technocentre (Guyancourt, Francia), Dacia Duster gioca tra l'idea "muscolosa" e tocchi estetici di modernità.

ARMI IN CAMPO

Concretezza forse fin troppo estremizzata, ma anche polivalenza e costi competitivi. Sostanzialmente l'esaltazione dei punti di forza del marchio Dacia.

Ovviamente i 139 g CO₂/km riportati dalla versione base 4X2 (con sfoggio della firma Dacia eco²) passa a 145 g CO₂/km in versione 4X4, valore comunque interessante e ben inferiore a quello delle versioni benzina. Da considerare poi che su questa versione i plus globali segnano una superiorità netta.

Corpo sobrio - Lunghezza di 4,31 m e larghezza di 1,82 ovvero la compattezza rivolta allo status di efficienza.

Il frontale tosto con parafranghi larghi, fascia cromata sulla calandra, fari a doppia ottica, barre da tetto e paraurti di protezione, ruote da 16", e poi l'altezza dal suolo rendono giustizia agli istinti del 4X4.

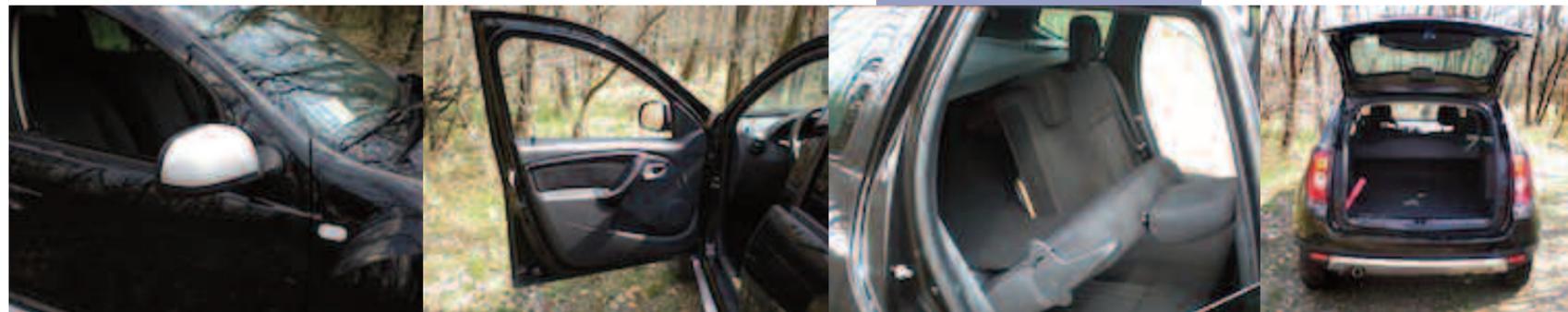
Il Pack Look, opzionale per Laureate, serve per insinuare tocchi trendy alla silhouette della Duster, con cerchi in lega, barre, carenature cromo satinata e vetri posteriori scuri. Per esaltare la sua natura da sport-utility si va sul Pack Adventure, con codolini allargati, modanature protettive sulle porte, barre laterali di protezione.

Mix a bordo - I fondamentali dello spirito Duster si notano ancor più nell'abitacolo, in un mix tra ricerca di stile ed es-

Dacia Duster Laureate 4x4 1.5 dCi 110 CV

PREZZI Duster dCi 4x4

Duster Ambiente 4x4 1.5 dCi 90CV FAP	16.400 Euro
Duster Laureate 4x4 1.5 dCi 90CV FAP	17.600 Euro
Duster Laureate 4x4 1.5 dCi 110CV FAP	18.100 Euro



senzialità evidente. Così compaiono viti a vista anche sul tunnel, plastiche di stampo non sopraffino, dotazioni di bordo concentrate su ciò che serve nel concreto. Di fatto riescono a entrare fino a 5 adulti, con abitabilità per i passeggeri dei posti anteriori e posteriori abbastanza simile a quelli della berlina Dacia Logan.

La capacità del vano bagagli non è male in relazione alla compattezza del veicolo, offrendo fino a 475 litri (sistema ISO) e, con il divano posteriore ripiegato e il sedile ribaltato, oltre le soglie dei 1.600 litri.

LE PROVE DI FORZA

Il motore è il dCi 110 CV, già conosciuto sui modelli del Gruppo Renault, ma qui presenta punti caratteriali un po' differenti. Il funzionamento è come al solito pieno e corposo, ma l'insonorizzazione ottenuta è assai più modesta, un po' per i pannelli e le sagome divisorie meno generose, ma anche per le caratteristiche di trasmissione, votate a offrire un buon plus di versatilità d'uso.

Il cambio a 6 marce ha inoltre rapporti abbastanza accorciati, ma con una sesta marcia che ammorbidisce parecchio l'andatura autostradale.

Il primo rapporto è invece particolarmente corto (permette 5,79 km/h a 1000 giri/min.) improntato a dare un concreto aiuto nell'avanzamento a bassa velocità su fondi a scarsa aderenza, terreni accidentati o in pendenza.

Una tenue perplessità ci è arrivata anche dallo sterzo, che sebbene dotato di servo idraulico non appare un generale della precisione, anche se poi offre un buon raggio di sterzata e la manovrabilità è agevole, con un po' di tendenza sottosterzante aumentando l'andatura.

Bene la modularità e la forza frenante, adeguate alla massa e al tipo di veicolo.



VALUTAZIONI E GUIDA ALL'ACQUISTO

Una Duster che si rivolge alle famiglie giovani e agli sportivi, proponendo un rapporto prezzo/versatilità e costi di gestione effettivamente competitivi.

Sono **3 i livelli di allestimento**, con possibilità di optional aggiuntivi in stretta relazione.

L'accesso del **livello Duster** è del tutto pragmatico; del SUV c'è la struttura e la posizione di guida rialzata. Il costo di acquisto è il più basso, ma resta da capire quanto valga un ruolo sport-utility senza possibilità di 4 ruote motrici. Il secondo livello, **Ambiance**, mantiene i canoni del semplice e affidabile, e conquista il sistema con trazione integrale, oltre all'assetto dedicato e ad alcuni equipaggiamenti utili anche nel quotidiano come, ad esempio, le barre longitudinali sul tetto. Il terzo livello, **Laureate**, ha però dotazioni di comfort superiori, e alcuni considerati ormai primari (climatizzatore manuale, alzacristalli anteriori e retrovisori elettrici, computer di bordo, fari fendinebbia, sedile guida e volante regolabili in altezza, panchetta posteriore con funzionalità 1/3-2/3 ribaltabile, etc.) cerchi lucidi, qualche chicca di design (finiture interne ed esterne più ricercate, inserti in tessuto sul pannello porte). Per molti versi la consideriamo la proposta che dà maggiori soddisfazioni come controvalore dei contenuti. Inoltre si hanno scelte di personalizzazione con vari accessori, anche gli interni in cuoio e il pack di estetica.

Le versioni diesel dCi emettono 139 g di CO2/km in versione 4X2, ricevendo quindi la firma Dacia eco2; il valore diventa di 145 g CO2/km in versione 4X4, comunque apprezzabile e sempre inferiori rispetto alle versioni a benzina.

I PREGI I NEI

- Stile ben caratterizzato
- Sensazione di robustezza
- Variabili trazione e cambio con primi rapporti corti adatti ai fondi cedevoli
- Sfruttamento spazi interni in relazione alla compattezza
- Consumi più che dignitosi
- La ricerca dell'essenziale diventa mediocrità in alcune finiture interne
- Insonorizzazione modesta
- Equipaggiamenti di nuova generazione limitati
- Sterzo non eccelso



ISTINTI TUTTOTERRENO

Altezza da terra di 210 mm; sbalzi corti (822 mm ant. e 820 mm al post.) comportano valori di superamento ostacoli rispettivamente di 30° per l'angolo di attacco e 36° per l'angolo di uscita: dati da tuttoterreno credibili.

L'avantreno pseudo Mac Pherson a bracci triangolari ha beneficiato di rinforzi adeguati allo spirito del veicolo; quanto al retrotreno, quello della versione 4x4 è un multibracci sviluppato appositamente.

Quanto alle scelte della trazione, questa si basa su tecnologie intuitive (derivazioni Nissan). Il comando, a offre l'alternativa tra impostazione Automatica, solo 2WD e 4WD gestito dall'elettronica. 3 modalità di selezione, con il tastino in plancia per il bloccaggio in 4WD. Quindi:

- **Modalità AUTO:** la ripartizione della coppia tra avantreno e retrotreno è automatica in funzione delle condizioni di aderenza. Quindi in condizioni standard va tutto alle ruote anteriori, e solo in condizioni di aderenza precaria una parte della coppia viene trasferita al retrotreno da un giunto elettromagnetico di origine Nissan.

- **Modalità LOCK:** viene bloccata elettronicamente la trasmissione 4X4, che rimane sempre attiva a braccetto con la gestione elettronica del motore e della frenata. Una selezione vantaggiosa per i passaggi difficili e con bassa aderenza.

- **Modalità 2WD:** la trasmissione resta perenne a 2 ruote motrici (valida dunque in autostrada e nel traffico), col minor consumo di carburante.

Nei test di MotorAge, ci siamo incuneati tra i boschi, e qui l'aderenza ha fatto il suo buon dovere, complici compattezza, trazione e primi rapporti al cambio che danno buona decisione all'avanzamento sui terreni discretamente difficili.



MOTORE	4 cilindri - Diesel, iniezione diretta, turbo
Cilindrata (cc)	1.461
Potenza massima	81 kW / 110 CV a 4.000 giri
KW/CV/a giri min.	
Coppia massima	240 Nm a 1.750
(Nm a giri/min.)	
Depurazione	
gas di scarico	Euro 5

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità max (km/h)	168
Accelerazione	0 - 100 km/h (sec) 12,6
	0 - 1000 m (sec) 34,3
Ripresa	80/120 km/h
	nel rapporto più lungo 13,5
Consumi	(dichiarati 6,5/5,3/5,6)
Ciclo urbano	(l/100 km) 7,2
Ciclo extraurbano	(l/100 km) 5,8
Ciclo combinato	(l/100 km) 6,8
Emissioni CO2	
(g/km)	media 145

TRASMISSIONE AL SUOLO

Trazione	Anteriore, posteriore a controllo elettronico o modalità 4wd permanente; controllo stabilità ESP
Cambio	manuale a 6 rapporti
Freni anteriori	Dischi autoventilanti (Ø 280)
Freni posteriori	tamburi (Ø 9 pollici)
Ruote	6,5 J 16"
Pneumatici	215/65 R16 M+S
Sospensioni anteriori	assale flessibile a geometria programmata, molle elicoidali, barra antirollio
Sospensioni posteriori	posteriori multibracci tipo MacPherson
Sterzo	a cremagliera con servoassistenza idraulica

PESI E MISURE

In ordine di marcia (kg)	1.294
Carrozzeria	5 porte, 5 posti
Lunghezza (mm)	4.315
Larghezza	1.822
Altezza (mm)	1.695
Passo (mm)	2.673
Carreggiata anteriore	1.560 mm
carreggiata posteriore	1.567 mm
Volume vano bagagli	(litri) 210
Capacità serbatoio carburante	(litri) 50

GARANZIA E MANUTENZIONE

Garanzia 3 anni o 100 mila km.
 Verniciatura 2 anni, 6 anni control la corrosione.
 Assistenza Clienti: 800 999908.
web: www.dacia.it

