

DACIA DUSTER UUDISTUU TÄYSIN:

TEHOKKAAMPI, SÄHKÖISTETTY JA ENTISTÄ MUKAVAMPI



Dacia Duster on ollut jo vuosia katumaastureiden markkinajohtaja Euroopassa yksityisostajien keskuudessa. Kolmas sukupolvi kunnioittaa edeltäjiään, mutta nostaa ajettavuuden, mukavuuden, tilat ja varustelun entistä korkeammalle tasolle. Jatkossa kaikki voimalinjat ovat sähköistettyjä; kevythybridejä ja hybridejä.

Dacia kasvatti mallistoaan vuonna 2010 Dusterilla, ensimmäisellä katumaasturillaan. Upea uutuus nousi heti luokassaan ostajien suosikiksi niin Euroopassa kuin Suomessa. Seitsemän vuotta myöhemmin oli toisen sukupolven vuoro, joka rynnisti yksityisten autonostajien markkinoilla Euroopan ostetuimmaksi katumaasturiksi. Eikä Duster ole antanut kilpailijoiden mennä edelleen, vaan on säilyttänyt ykköspaikan siitä lähtien.

Duster on ehtinyt nyt 14 vuoden ikään, jona aikana sitä on valmistettu 2,3 miljoonaa kappaletta. Dustereita tehdään Romaniassa Pitestin tehtaalla tuhannen auton päivävauhdilla, mikä tarkoittaa, että tuotantolinjalta valmistuu yksi auto minuutissa.

Tutut mittasuhteet, mutta kaikki on uutta

Dacian muotoilujohtaja **David Durand** toteaa, että kolmannen sukupolven Dusterin mittasuhteita on hiottu tarkkaan. Oli tärkeää säilyttää Dusterin DNA, joka on hyvin tunnistettava. Täysin uusi Duster jatkaa Dacian muotoilufilosofiaa, missä auton linjoissa on kaikki olennainen, muttei mitään kikkailua.

Vaikka Duster näyttää tutulta, on siirtymä toisesta sukupolvesta kolmanteen muotoilullisesti paljon suurempi kuin edellinen. Peruslinjat ovat yksinkertaiset ja samalla vahvat. Korin yksityiskohtia on hiottu käytännöllisyyttä parantaen, mikä tarkoittaa käytännössä muun muassa aiempaa suurempaa takaluukkuja. Toisena linjana kehitystyössä oli ilmanvastuksen pienentäminen, minkä takia katto lähtee laskeutumaan edempää kuin ennen ja takaluukussa on komea spoileri.

Duster on aina ollut katumaasturiksi erittäin maastokelpoinen, ja maastossa ajamista ajatellen korin alaosa on suojattu aiempaakin fiksummin ratkaisuin. Etu- ja takapuskurien alleajosuojat ovat läpivärjättyä materiaalia, joissa naarmut ja kolhut eivät näy.

Helmojen suojauksessa ja monissa muissa korin osissa käytetään Dacian insinöörien ja LyondellBasellin kehittämää täysin uutta materiaalia nimeltään Starkle®. Ensimmäisen kerran uusi materiaali nähtiin Dacian syksyllä 2022 esittelemässä Manifesto-tutkielmassa, ja nyt tämä edistysellinen materiaali otetaan käyttöön tuotantomallissa. Osittain (20 %) käytetystä polypropyleenistä tehtyä Starklea ei tarvitse maalata lainkaan, mikä osaltaan vähentää valmistuksen hiilijalanjälkeä.

Kaiken kaikkiaan viidennes Dusterin muoveista on kierrätettyjä. Ympäristöaspektit otetaan Dusterissa huomioon monin tavoin, siinä ei esimerkiksi myöskään käytetä kromia koristeena lainkaan. Sisustuksessa ei ole yhtään eläinperäistä nahkaa. Ympäristö huomioidaan jopa käyttöohjekirjassa, joka on tavallista ohuempi paperin säästämiseksi. Täydellinen käyttöohjekirja löytyy dacia.fi-sivustolta.

Yhtenäinen linja korissa ja sisustuksessa

Dacian tunnusmerkkinä ovat Y-muotoiset valot niin edessä (päiväajovalot) kuin takana. Sama muoto löytyy ohjaamossa tuuletussuuttimista ja ovipaneeleista. Uudessa ohjaamossa korostetaan vaakasuoria linjoja. Kuljettajan on helppo viihtyä Dusterissa, jossa materiaalit ovat aiempaa korkeatasoisempia ja varustelu paljon runsaampi.

Ergonomiaan on kiinnitetty paljon huomiota, mikä tarkoittaa käytännössä esimerkiksi kookkaan 10,1-tuumaisen kosketusnäytön kääntämistä 10 astetta kohti kuljettajaa. Journey-varustetasossa on vakiona lisää säilytystilaa keskikonsoliin tuova sähköinen käsijarru, jonka saa Extremeen lisävarusteena. Ohjauspyörää on litistetty niin ylhäältä kuin alhaalta, mikä parantaa näkyvyyttä ja helpottaa sen pyörittämistä.

Dusterin ulkomitat ovat lähes ennallaan pientä pituuden kasvua (nyt 4,34 m) lukuun ottamatta. Vaikka muutos mittoissa on pieni, tilaa auton sisällä on paljon aiempaa enemmän. Eniten ovat kasvaneet sisäleveys edessä, takajalkatilat ja tavaratila. Takamatkustajilla on 30 mm enemmän jalkatilaa kuin edellisessä Dusterissa ja suurimmillaan etuvetoisessa Dusterissa tavaratila on 517 litran kokoinen.

Sähköllä pienempi kulutus ja vähäisemmät päästöt

Kolmannessa sukupolvessaan täysin uusi Dacia siirtyy pelkästään sähköistettyihin voimalinjoihin. Suomeen tuotavista kahdesta vaihtoehdosta ehkä perinteisempänä voidaan pitää TCe 130 -kevythybridiä, jossa on moottorin parina kuusivaihteinen käsivalintainen vaihteisto. Polttoainetta säästävällä Miller-periaatteella toimivaan kolmesylinteriseen 1,2-litraiseen bensiiniturboon on yhdistetty 48 voltin järjestelmä.

Sähkömoottori avustaa bensiinimoottoria liikkeelle lähdettäessä ja kiihdytyksissä, mikä auttaa pudottamaan kulutusta ja hiilidioksidipäästöä noin kymmenellä prosentilla. Samalla ajamisesta

tulee miellyttävämpää ja sujuvampaa. Vauhtia hidastettaessa ja jarrutettaessa ladataan energiasisällöltään 0,8 kilowattitunnin ajoakku ilman, että kuljettaja edes huomaa sitä. Duster TCe 130:n voi valita etu- tai nelivetoisena.

Toisena voimalinjana on sama Hybrid 140, joka esiteltiin Joggeriin vuoden 2023 alkupuolella. Ensimmäisen kerran voimalinja otettiin käyttöön Renault Groupissa kolme vuotta sitten Cliossa, joten se on testattu ja hyväksi havaittu. Kokonaisuuden kehitystyössä on käytetty hyväksi jopa Renaultin Formula 1 -kilpa-autoista saamaa oppia ja kokemusta.

Hybrid-voimalinjassa on vapaasti hengittävä nelisylinterinen 1,6-litrainen bensiinimoottori ja kaksi sähkömoottoria. Automaatin tapaan toimiva monitilavaihteisto käyttää moottoreita kaiken aikaa mahdollisimman taloudellisesti. Liikkeelle lähdetään aina sähköllä, jolla voidaan ajaa kaupungissa jopa 80 prosenttia ajasta. Kulutus on kaupungissa suurimmillaan 40 prosenttia ja yhdistetyssä ajossa jopa 20 prosenttia pienempi kuin pelkästään bensiinimoottorilla varustetulla vastaavalla autolla.

Uudella perusrakenteella parempi ajettavuus ja mukavuus

Kolmannen sukupolven Duster tehdään edistykselliselle CMF-B -perusrakenteelle, joka on tärkeä Dacian strategiassa. Nykyaikainen, ominaisuuksiltaan erittäin kilpailukykyinen ja mittasuhteiltaan muunneltava perusrakenne otettiin käyttöön ensin Dacia Sanderossa ja myöhemmin Joggerissa. Nyt rakenteen potentiaali käytetään uudella tavalla Dusterissa. Perusrakenteen ansiosta moottorit ovat sähköistettyjä ja ratkaisu toimii erinomaisesti myös nelivedon kanssa.

Dusterin alusta on perusratkaisultaan ennallaan, mutta ajo-ominaisuudet ovat parantuneet vähintään yhtä paljon kuin ensimmäisestä sukupolvesta toiseen siirryttäessä. Perusrakenteen lisäksi ajettavuutta parantaa kallistuksenvaimentimien optimointi. Niiden ja jäykemmän rakenteen ansiosta korin kallistelua on vähennetty viidenneksellä. Käytännössä se tarkoittaa tarkempaa ja parempaa käytöstä kaarteissa ja suunnan muutoksissa. Nelivetoisessa Dusterissa jäykempi rakenne kompensoidaan maastossa ajettaessa uudella voiman jakoon vaikuttavalla elektroniikalla.

Uutta Dusteria suunniteltaessa sillä on virtuaalisten testien lisäksi ajettu miljoonia kilometrejä, joiden aikana hiottiin ajettavuuteen vaikuttavien komponenttien toimintaa. Iskunvaimennus, ohjauksen kaikki eri osa-alueet ja renkaat olivat kehitystyön kohteina. Päämääränä oli auton tarkempi ja paremmin kuljettajalle välittyvä käytös kaikissa tilanteissa.

Samaan aikaan ajettavuuden parantamisen kanssa pyrittiin aiempaa korkeatasoisempaan matkustusmukavuuteen. Siihen vaikuttaa merkittävästi aiempaa alhaisempi melutaso. Uuden perusrakenteen avulla myös värinöitä on saatu vähennettyä, minkä tuntee autolla ajaessa.

Luokkansa suurin maavara

Kompaktien katumaasturien joukossa Duster on aina erottunut neliveto-ominaisuuksillaan. Sillä on voinut ajaa paikkoihin, joihin monia kilpailijoita ei tulisi mieleenkään viedä. Hyvä eteneminen vaikeissakin paikoissa korostuu Suomessa, sillä täällä neljä ostajaa viidestä valitsee Dusterinsa nelivetoisena. Koko Euroopan tasolla etu- ja nelivedon suhde on päinvastainen.

Yhtenä vahvuutena on uuden nelivetoisen Dusterin peräti 217 mm maavara (etuvetoisessa 209 mm), mikä on suurempi kuin missään kilpailijassa. Maastossa myös tulo- ja jättökulmat ovat tärkeitä, ja ne ovatkin Dusterissa samaa luokkaa muiden maastureiden kanssa. Vaikeissa paikoissa on iloa myös korin hyvästä suojauksesta. Maalaamattomat pinnat pysyvät hyvän näköisinä pienistä kosketuksista huolimatta.

Nelivetoisten Dusterien 4x4 Terrain Control -ajotilan säätimessä on nyt aiemman kolmen sijaan viisi vaihtoehtoa. Auto-tilassa voimaa jaetaan automaattisesti etu- ja taka-akselin välillä pidon ja nopeuden mukaan. Snow-tilassa optimoidaan pitoa liukkailla, jolloin mukana on myös ajonvakautus ja luistonesto. Mud/Sand-tila on tarkoitettu vaihtelevaan maastoon. Off-road on tarkoitettu vaikeimpiin paikkoihin, ja se on hyvin samanlainen kuin aiemman Dusterin 4x4 Lock -ajotila. Erona on, että kiinteän lukituksen sijaan nyt vääntöä jaetaan akseleiden välillä

automaattisesti pidon ja nopeuden mukaan. Eco-tilassa pyritään mahdollisimman alhaiseen polttoaineenkulutukseen rajoittamalla ilmastointilaitteen toimintaa ja auton suorituskykyä.

Maastossa etenkin jyrkissä mäissä alamäkihidastin on erittäin käyttökelpoinen. Kuljettaja voi säätää nopeuden nollan ja 30 km/h välille ja elektroniikka pitää nopeuden vakiona jarrujen avulla. Järjestelmä toimii kaikilla vaihteilla, myös peruutusvaihteella. Järjestelmän ollessa päällä ajajan ei tarvitse käyttää kaasua- tai jarrupoljinta, vaan hän voi keskittyä täysin ohjaamiseen. Hyötyä on myös kosketusnäytölle saatavista tiedoista. Näytöltä voi katsoa auton kallistuskulman sekä nousun tai alamäen jyrkkyyden sekä nelivetoisissa Dusterissa voimanjaon akselien kesken. Vetokykyä nelivetoisessa Dusterissa on samat 1 500 kg kuin edeltäjässään.

Varustelu aivan uudella tasolla

Starkle®-materiaalin ohella toinen Manifesto-tutkielmasta Dusteriin otettu oivallus on YouClip. Uudessa Dusterissa on kuusi kiinteää YouClip-kiinnityspistettä (yksi kojelaudassa, yksi keskikonsolin matkustajan puolella, yksi keskitunnelin päässä takamatkustajille, kaksi tavaratilan sivuilla ja yksi takaluukussa), joihin saa kiinnitettyä, vaikka tabletti- tai älypuhelimelineen, puhelimen induktiolaturin, lampun tai kolme yhdessä (mukiteline, kassikoukku ja taskulamppu) -paketin. Viimeksi mainittu on vakiona Duster Extremessä.

Dacia Dusterin varusteissa otetaan suuri loikka täydellisempään jo hinnat alkaen -mallissa. Jatkossa Suomeen tuodaan kolme varustetasoa, sillä alin varustetaso Essential on saatavilla vain etuvetoisena ECO-G LPG-nestekaasuversiona, joka ei ole Suomen markkinoille sopiva.

Suomessa perusmalli on siten Duster Expression, jossa on paljon mallisarjassa ennen näkemättömiä varusteita, kuten muokattava 7-tuumainen digitaalinen mittaristo sekä 10,1-tuumainen kuljettajaa kohden käännetty kosketusnäyttö. Siinä on uusi tieto-viihdejärjestelmä Media Display, jossa on mm. langaton Apple Carplay™ / Android Auto™ -liitettävyyttä älypuhelimelle.

Turvallisuuden osalta nousee aivan uudelle tasolle. Kuljettajaa avustaviin järjestelmiin kuuluvat aktiivinen hätäjarrutustoiminto, kaistavahti ja -avustin, liikennemerkkien tunnistusjärjestelmä ylinopeusvaroituksella ja kuljettajan vireystilan valvonta. Ulkonäköä kohentavat 17-tuumaisiksi kasvaneet kevytmetallivanteet, minkä lisäksi pitkältä vakiovarustelistalta löytyvät ilmastointi, vakionopeudensäädin, tuulilasinpyyhkimien sadetunnistin, peruutustutka ja peruutuskamera. Suomeen tuotavissa autoissa ovat Dusteriin täysin uutena varusteena lämmitettävä ohjauspyörä.

Mikäli haluaa vielä kattavamman varustelun, voi valita joko maasturimaisuutta ja käytännöllisyyttä painottavan Extremen tai ylellisen Journeyn. Niissä molemmissa vakiovarusteluun kuuluvat mm. tummennetut takalasis, sähköisesti koria varten taittuvat ulkopeilit, etusumuvalot, automaatti-ilmastointi, älyavainkortti ja Dusterissa ennen näkemättömänä varusteena kaukovaloautomaatiikka.

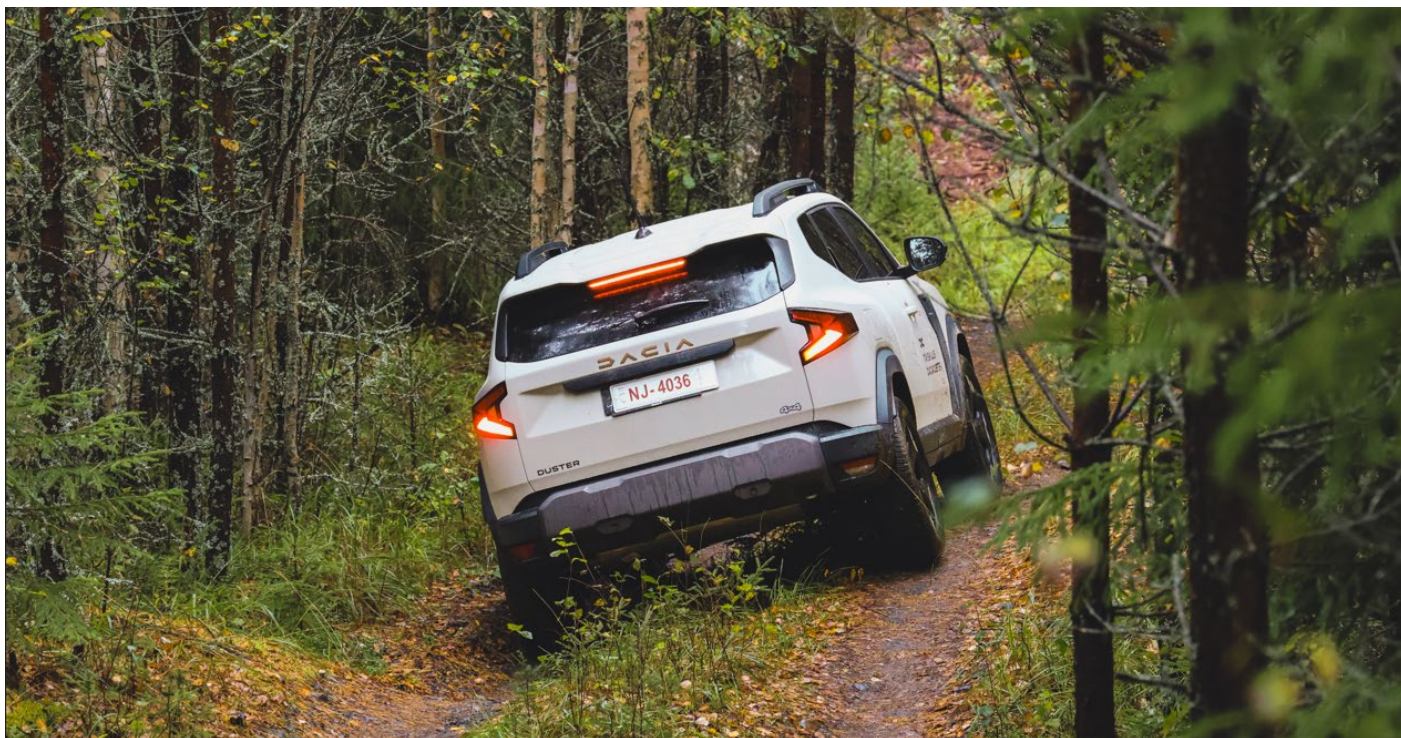
Extremessä korostetaan harrastus- ja ulkoiluhenkisyttä mm. taakkatelineiksi kääntyvillä monitoimikattokaiteilla, vettä ja likaa hylkivällä helposti puhdistettavalla istuinverhoilulla, tavaratilan kaukalomatolla, YouClip-varusteilla sekä kuparin värisin koristein korissa ja ohjaamossa. Alamäkihidastin on Extremessä myös etuvetoisissa Hybrid 140 -versioissa.

Journeyssä on puolestaan vakiona 18-tuumaiset pyörät. Ohjaamossa on Extremeen lisävarusteena saatavissa oleva monipuolisempi Media Nav LIVE, jossa on reaaliaikainen navigointi sekä korkeatasoisempi Arkamys-äänentoisto. Sähköinen käsijarru vapauttaa tilaa keskikonsolissa, ja sen ansiosta on tilaa älypuhelimien induktiolatausalustalle. Mukavuutta edessä lisää säilytystilalla varustettu kiinteä keskikyytynärnoja.

Ulkoilma- ja retkeilyharrastajia silmällä pitäen Dusteriin on nyt saatavilla myös aiemmin Dacia Joggerissa esitelty Pack Sleep -retkivuode. Tämä kahdelle henkilölle sopiva vuodepaketti mahtuu Dusterin tavaratilaan ja se pitää sisällään säilytystilan matkatavaroille, memory foam -patjan sekä taittopöydän esimerkiksi aamiaishetkiä varten. Saatavilla on myös Dusteriin räätälöity pimennysverhosarja sekä teltta, jonka voi kiinnittää auton perään.

Hinnat alkavat etuvetoisen Dacia Duster TCe 130 Expressionin 24 699 eurosta. Nelivetoisena hinta on edullisimmillaan 28 399 euroa. Paremmilla Journey- ja Extreme-varusteilla kevythybridi (TCe 130) on aina nelivetoinen, ja se maksaa 30 399 euroa. Samaan 29 999 euron hintaan Journeyn ja Extremen voi valita etuvetoisena Hybrid 140 -versiona. Ensimmäiset autot jälleenmyyjille ovat juuri saapuneet ja ovat nyt siis koeajettavissa.





LEHDISTÖN YHTEYSHENKILÖ

Riitta LESKINEN

050-568 5829

riitta.leskinen@renault.fi

Nordic Automotive Services Oy, Dacia maahantuoja, Kaakelikaari 4b, 01720 Vantaa.

WWW.DACIA.FI

DACIA LYHYESTI

Alunperin vuonna 1968 syntynyt merkki syntyi uudelleen, kun vuonna 2004 Renault Group toi sen myös Länsi-Euroopan markkinoille. Ajatuksena on aina tarjota autoja, jotka antavat parhaan vastineen rahalle. Eipä siis yllätys, että Euroopan yksityisasiakkaiden joukossa Sandero on ollut ostetuin automalli vuodesta 2017 ja Duster ostetuin SUV vuodesta 2018. Dacia on valloittanut suomalaisten autoilijoiden sydämiä jo vuodesta 2009 kasvattaen suosiotaan tasaisesti vuosi vuodelta. Dacian autot ovat lunastaneet omistajiensa luottamuksen – Dacia on yhä useamman suomalaisen järkivalinta.