



Než začnete hledat ojetinu



Na následujících stránkách se od jednotlivých odborníků dozvíte, jak najít spolehlivé auto, na co se při koupi podívat a co opravit či zcela předělat, aby se to nekazilo. Pokud nic takového řešit nechcete, kupte si novou Dacii Duster s tříválcem pod kapotou.

Zjistit si, kolik by stálo auto vyhovujícího typu coby nové, je základní krok před koupí ojetiny. Její cena by se mu neměla moc blížit, neboť rizika zde přepočítat stál už ten rozdíl, že koupě nového vozu je vesměs příjemné jednání s milými lidmi, kteří se mi snaží vyhovět a pomoci, zatímco prodejní metody velkých i menších bazarů se od divokých devadesátek téměř nezměnily. Vytváření časového tlaku při prohlídce vozu (za deset minut musí odjet na pobočku do Českých Budějovic, kde na něj čeká zákazník, tak se rozhodujte rychle), nabídky krajně nevýhodného financování, bezcenného pojištění či předplaceného servisu ve vlastních nekalifikovaných dílnách a na konci po hodinách nervů a únavy předávající protokol, v němž člověk podepíše, že i třileté auto je už kompletně vrah a nepůjde na něm nic reklamovat. Zkrátka ojeté auto by mělo být o hodně levnější než nové, abych do něj šel. Většina vozů na následujících

stranách taková je, jelikož zadání pro oslovené servismany tentokrát bylo nejsložitější z možných: levné, a přitom spolehlivé auto. Takže nové vozy, které v posledních letech kontinuálně zdražují, se proti nim nechytaly. Zejména letos, když automobily už musí do cen nových aut započítávat i emisní pokuty za nespěšný flotilový průměr 95 g CO₂ na kilometr. Trend směřující k elektromobilům je jasný a čím dál větší část z nás nebude zbývat nic jiného než ty nervy s ojetinou. A za pár let už možná jen MHD. Už loni jsem opakovaně vyzýval, že pokud jen trochu můžete, kupte si nové auto hned. Budou jen a jen dražší i hůře dostupná.

Za cenu felicie

Ovšem tak, jako se to globální oteplování někde projevuje i naopak ochlazením, Dacia Duster je teď rekordně levná. V akčním ceníku u základního modelu Access svítí neskutečných 219 900 Kč. Tolik se před dvaceti lety platilo



Plasty jsou sice kompletně tvrdé, ale návrh palubní desky už není nic urážejícího. Dokonce panel s multimediálním systémem je lehce skloněn směrem k řidiči.

Překvapivě i v nejvyšší výbavě Prestige se připlácí za automatickou klimatizaci

za felicii bez serva, ABS či centrálu. Mnohem větší, protikorozně odolnější, tužší a bezpečnější SUV (byť jen s předním pohonem), vybavené přeplňovaným tříválcem 1.0 TCe/74 kW, má nejen posilovač řízení, ale i povinnou stabilizaci ESC, příjemný asistent rozjezdu do kopce, šest airbagů či centrální zamýkání s dálkovým ovládním. Ano, chybí klimatizace a ta cena je chyták. Vznikla slevou 50 000 Kč, z nichž jen 20 000 Kč je opravdová sleva. Zbýlých 30 000 Kč je podmíněno značkovým financováním Premium. Nicméně to vyjde nula k nule - tedy 30 000 Kč se vám odečte a stejnou částku přeplatíte. Kdybyste si peníze půjčili od banky, vyšlo by vás to draž - značkové financování je zde dotované jako podpora prodeje. Pokud si tak plánujete brát na auto úvěr, můžete klidně říkat, že Dacia Duster teď vyjde na 219 900 Kč.

Plná palba za 350 000 Kč

Bohužel tato základní verze nemá klimatizaci, která chybí i té vyšší Essential. První, v níž klimatizace je, se jmenuje Comfort. Na úvěr za 291 900 Kč, hotově za 321 900 Kč. To sice už nevypadá tak hezky, ale stačí si otevřít ceník Škoda Auto a zjistit, že zcela základní Fabia Combi (1.0 TSI/70 kW) dnes stojí o 7000 Kč víc. Ano, fabia. Srovnatelný karoq by vyšel na 515 900 Kč. Na trhu ojetin sice za to může být čtyřletý Volkswagen Passat, ale už s 120 000 km, a tedy všemi principiálními riziky použitého vozu.

Auto, k němuž se na fotkách líším, je už „plná nálož“, tedy za 326 900 Kč na úvěr či 356 900 Kč při platbě v hotovosti. Taková dacia už má sedmnáctipalcová litá kola, automatickou klimatizaci, multimediální a navigační systém se zrcadlením telefonu, zadní parkovací senzory, a dokonce i parkovací kameru. Připlatit se dá například 8000 Kč za automatickou klimatizaci, 6000 Kč za kartu pro bezklíčový přístup a startování (obojí testovaný vůz měl) či 6000 Kč za vyhřívané sedačky (ty chyběly).

Ze seznamu výbavy je jasné, že dacia pozvolna přestává být jen chudobka pro nenáročné. Na druhou stranu subordínace vůči renaultu je znát, takže vše je vždy udělané trochu obyčejněji. Třeba



Systém Media Nav Evolution je praktický pomocník - oceňujeme parkovací kameru a zrcadlení telefonu. Přikoupit se dá za 16 000 Kč i k výbavě Comfort. Škoda že kabel USB musí být zapichnutý přímo v přístroji, kde překáží.



Auto je sice větší než běžné osobáky, ale o svoji enormní světlovýšku. Takže uvnitř opravdu sedíte jak v běžném kompaktu, a kdybych místo 187 cm měl dva metry, vešel bych se jen tak tak.



Vzadu se sedí lépe než vpředu. Je zde dostatek místa nad hlavou i pro kolena.

to vyhřívání sedaček se nezapíná na liště středového panelu jako u nových renaultů (kde na tlačítko dobře vidíte), ale stále pitomě na boku sedačky. Není totiž napojeno do multiplexní sítě, ale takřkajíc natvrdo na baterku.

700 litrů skladem

Důvod, proč je teď duster tak levný, je ve zkratce v tom, že lidé nevěří, že pro jeho pohon stačí litrový tříválec 1.0 TCe, který minulý rok nahradil oblíbenou šestnáctistovkou 1.6 SCE/84 kW.



Vyšší vozy vyhledávají hůře pohybliví motoristé. Duster pro ně není to pravé, neboť je sice výše, ale vpředu stísněný jako běžné kompaktní auto.

V tomto roce proběhla aerodynamická vylepšení vozu. Objevily se aktivní klapky před chladičem a zástěrky rozrážející vzduch před předními koly.

PŘEDNOSTI A NEDOSTATKY

Neuvěřitelně příznivá cena ■ spolehlivost ■ nízká spotřeba paliva ■ perfektně vyladěná tovární verze na LPG ■ velký a skladný zavazadelník ■ komfortní odpružení ■ přesné řízení ■ vzhledem k ceně velmi neošizené auto

Vibrace motoru při tahu z nízkých otáček ■ proměnné reakce motoru dle vnějších podmínek ■ málo místa nad hlavou vpředu ■ překvapivě malé dveře vpředu ■ motor 1.0 TCe nelze kombinovat s pohonem 4x4

JAK ŠEL ČAS

- 2010:** Příchod první generace na trh.
- 1/2018:** Druhá generace. Verze 1.6 SCE/84 kW 4x2 5M a 4x4 6M, 1.2 TCe/92 kW 4x2 i 4x4 6M, 1.5 dCi/66 kW 4x2 6M a 1.5 dCi/80 kW 4x2 i 4x4 6M a také 4x2 EDC (dvouspojkový automat). Motor 1.6 SCE i na LPG - výkon 80 kW.
- 9/2018:** Končí 1.2 TCe. Nové diesely se vstříkováním AdBlue - 1.5 Blue dCi/70 kW 4x2 6M a 1.5 Blue dCi/85 kW 4x2 i 4x4 6M. Končí automat EDC.
- 1/2019:** Příchod nových motorů 1.3 TCe/96 či 110 kW, oba zatím 4x2 6M.
- 5/2019:** Na přání pohon 4x4 pro 1.3 TCe.
- 7/2019:** Nahrazení motoru 1.6 SCE novým přeplňovaným 1.0 TCe/74 kW. Vždy 4x2 5M.
- 4/2020:** Příchod verze 1.0 TCe LPG. Aerodynamické vylepšení - klapky před chladičem a zástěrky před předními koly.

HODNOCENÍ

Komfort:	2,90
Prostornost:	2,90
Dynamika:	2,90
Pohonné jednotky:	1,90
Spolehlivost:	1,90
Kvalita:	1,50
Servisní náročnost:	1,25
Ceny a nabídka dílů:	1,50
Výsledná známka	1,53

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům



Foto Petr Homolka



PÁR SLOV O MOTORECH

▼ **1.6 SCe (1,6 R4, 16V, 84 kW, 156 Nm, 2018 až 2019):** Motor od Nissanu není tak spolehlivý jako stará šestnáctistovka Renault, která v dusterech jezdila do roku 2015. Občas trpí zvýšenou spotřebou oleje, což je obtížně odhalitelná závada. A jen někteří zákazníci si dokázali vymoci výměnu motoru. Navíc je spřažen s předlouhými převody, které mu berou jakoukoliv dynamiku.

▲ **1.0 TCe (1,0I R3, 12V, 74 kW, 160 či 170 Nm, od 2019):** Tříválec z nízkých otáček vibruje a má kolísavé reakce na plyn. Paradoxně plynlost jeho tahu se hodně zlepšila se záběhem, kdy se řidič jednotka naučí pružnost vzduchu v sání kompenzovat. Prodejci dělají chybu, že lidem k testům dávají zcela nezajaté exempláře.

▼ **1.2 TCe (1,2 R4, 16V, 92 kW, 205 Nm, 2018 až 2018):** Pouze osm měsíců se v dusterech vyskytoval přeplňovaný čtyřválec 1.2 TCe, na který si dejte dobrý pozor. Má už vysokou tepelnou účinnost, ale ještě nemá chlazené výfukové svody, takže po studeném startu se pomalu zahřívá. Pak ředí olej benzinem a často i vydře válce - s trochou smůly může být po 30 000 km zralý na výměnu. Zkrátka 1.2 TCe je největší motorický průšvih v novodobé historii Renaultu.

▲ **1.3 TCe (1,3 R4, 16V, 96 či 110 kW, 240 či 260 Nm, od 2019):** Nový, zcela přepracovaný motor adoptoval všechny současné technologie, zejména oddělené chladicí okruhy hlavy a bloku pro rychlé zahřátí. Netrpí žádným problémem známým z předchozího 1.2 TCe a jezdí naprosto úžasně.

▲ **1.5 dCi (1,5 R4, 8V, 66 či 80 kW, 200 či 260 Nm, 2018 až 2018):** Motory 1.5 dCi se dávno zbavily svých problémů, proti předčasnému opotřebení je dnes chrání povrchy ze syntetického diamantu. Jsou to zdroje tiché, svištivé síly a nejsou s nimi problémy.

▲ **1.5 BluedCi (1,5 R4, 8V, 70 či 85 kW, 240 či 260 Nm, od 2018):** S přechodem na emisní normu Euro 6 d-Temp na podzim 2018 dostaly motory 1.5 dCi AdBlue, ale i celou řadu dalších úprav. Například vodní mezichladič stlačeného vzduchu zásadně zmenšil objem sání a zrychlil reakci na sešlápnutí plynu. Zatímco tříválec 1.0 TCe vytýkáme hůře dávkovatelný výkon, u malých dieselů musíme konstatovat pravý opak.

▲ Doporučuji ▶ Záleží na prioritách ▼ Nebrat



Slabinou auto je méně přesné řazení. Ani tvar řadicí páky není zrovna příjemný – nejlepší by byla koule.

Skromný tříválec pod velkou kapotou. U levného vozu překvapuje důsledná protihluková izolace i dvojitě plynových vzpěr.



Na této fotce je krásně vidět, že duster je vlastně vyvážené a ovladatelné auto. Zadní pneumatika se deformuje stejnou měrou jako přední, což znamená neutrální chování.

vrchol točivého momentu je však mírně vyšší: 160 vs. 156 Nm, verze na LPG má dokonce 170 Nm.

A hlavně dostupný v podstatně nižších otáčkách - výrobce udává 2750, v praxi však už kolem 2000 min⁻¹ je k dispozici plný točivý moment. Do karet malému motoru hraje i to, že duster je velmi lehký. S provozní hmotností od 1266 kg (prázdné auto 1191 kg) není těžší než třeba zmíněná Fabia Combi. Díky příznivému průběhu točivého momentu tak udávané zrychlení na 100 km/h je horší jen mimimálně: 12,5 vs. 11,9 s. Zrychlení pružné a reakce na každé sešlápnutí plynu jsou jednoznačně na straně nového tříválce. A to nejen díky výhodnější charakteristice přeplňovaného motoru, ale paradoxně i díky jeho úspornosti. Právě zásluhou přirozeně skromného apetitu mohli konstruktéři nastavit převody tak, aby motor odpovídajícím způsobem jel. Při 130 km/h tak litr točí 3500 min⁻¹ a krásně táhne na pětku všechna stoupání, kdežto šestnáctistovku museli kvůli emisím (spotřebě) spřáhnout s nesmyslně dlouhými převody (při 130 km/h jen 3300 min⁻¹). Reakci na sešlápnutí plynu tak neměla téměř žádnou a řidič, co nechtěl podřazovat, ji stále drhl na plyn. Je-li kož na rozdíl od litru neměla chlazené výfukové svody, musela pod plným plynem záhy začít chladit katalyzátor obohacením směsi a spotřeba rostla k devíti i deseti litrům. Naopak s novým motorem 1.0 TCe se přes průměrných sedm litrů

normální člověk nedostane, plynulí řidiči budou jezdit za šest.

Se zátěží ještě lepší

Někteří z vás si teď odplivnou, že se ukáže, až si do toho sednou čtyři urostlí chlapi či se zapírahe vleke. Ano, ukáže, ale naopak. Z napsaného (z převodování, chlazení katalyzátoru při velké zátěži) vyplývá, že čím vyšší ta zátěž bude, tím větší výhodu bude mít nový litr proti staré šestnáctistovce. Ne naopak, jak se lidé často domnívají.

Nevýhodou tříválce jsou torzní kmity. Pokud je z cenových důvodů spojen s jednoduchou spojkou bez dvouhmotového setrvačnicku, z nízkých otáček duní. Další nevýhodou jsou nespojitě reakce na sešlápnutí plynu. Motor od Renaultu totiž nemá vodní mezichladič stlačeného vzduchu, ale objemné klasické sání s mezichladičem vzduchovým. A reakce na plyn hodně záleží na tom, jak je zrovna sání natlakované. Vždy však jsou rychlejší než u předchozí šestnáctistovky.

Jediným skutečným nedostatkem litru tak je nemožnost kombinovat jej s pohonem všech kol, což u 1.6 SCe šlo. V tuto chvíli tak v dusteru neexistuje žádná spartánská čtyřkolka pro myslivce, kterému zrezla Lada Niva. Nejlevnější je 1.3 TCe/96 kW ve výbavě Comfort za 439 900 Kč.

Cena je tedy proti základu diametrálně jinde a pohon všech kol si už



Vzhledem k ceně auto rozhodně není ošizené. Pod motorem je poctivý ocelový kryt s protihlukovou izolací zevnitř. Spodek dusteru je dokonce z výroby nastříkán asfaltovým protikorozním nátěrem - zrovna ten kryt velmi důkladně.



SERVISNÍ RADY

Bohužel už i Dacia Duster naběhla na prodloužené výměnné lhůty oleje, který má uvnitř motoru vydržet až 30 000 km či dva roky. Inspekce vozidla je přítom každý rok a dobrý technik servisu výměnu oleje nabídně, i když limitní kilometry nenajedete. Zbytek servisního plánu v případě 1.0 TCe zůstává velmi poctivý. Vzduchový filtr má vydržet 60 000 km či čtyři roky, stejnými kilometry i časem je dána životnost zapalovacích svíček.

Po 150 000 km či pěti letech je předepsána i výměna chladicí kapaliny, o rok déle (kilometry stejné) může vydržet řemen pohonu příslušenství. Je zde už elastický bez napínací kladky a při jeho výměně se mechanici pořádně navztekají.



Po 120 000 km je předepsáno otevření zadních bubnových brzd, odstranění prachu z nich a kontrola tloušťky obložení

CENY NOVÝCH VOZŮ

Nejlevnější: Access 1.0 TCe/74 kW 5M 249 900 Kč
 Nejdražší: Prestige Blue 1.5 dCi/85 kW 4x4 6M 478 900 Kč
 Náš tip: Comfort 1.0 TCe/74 kW 5M 321 900 Kč

Ceny při platbě v hotovosti

Martin Vaculík

Bydliště:	Hýskov
Věk:	39 let
Vzdělání:	Strojní průmyslová škola
Povolání:	zástupce šéfredaktora
První auto:	Mercedes-Benz W 123 300 D
Současné auto:	Mercedes-Benz W 124 200 E, Toyota Previa 2.0 D-4D
Oblíbený olej:	Sunoco
Auto snů:	Mercedes-Benz W 123 300 D, pětikvart, klimatizace, kůže
Dále doporučuje:	Fiat 500 1.2 FIRE, Fiat Tipo 1.4 T-Jet

Novinařím už tak dlouho (od roku 1999), že jsem jezdil ještě s Daciemi SuperNova a Solenza. V konkurenci tehdejších fordů, opelů, ale i rychle se zlepšujících škodovek to nebyly víc než kuriozity, zejména kvalitou výroby. Ani první logan mě neoslovil. Byl jsem mladší, nic mě nebolelo, svět jsem viděl v růžových barvách, zejména kvalitou výroby. Ani první logan mě neoslovil. Svět jsem viděl v růžových barvách, zejména kvalitou výroby. Celkově jsem tak neviděl důvod, proč si znovu sednout do auta, které páchne lacinými plasty, kufr se otvírá jen klíčkem a motor při 120 km/h duní. Občas jsem se i smál ustrašeným pantátům Bezuškům, kteří za skromné úspory kupovali takové dacie či tříválcové fabie. Obezdný úpadku naší branže čelím stále vyšším pracovním nasazením. Hlava mě umí od zdevastované krční páteře bolet tak, že bych si ji ukopl. Ale v tom mi zas brání ztuhlé kyčle. Jeden můj moudrý předek řekl, že život je stále se zpřesňující definice toho,

čím už nebudeme. Takže já vím, že už nebudu kulturista, ani pilot stíhačky, ani automobilový závodník, a dokonce už téměř jistě ani nebudu bohatý. Stále bych však chtěl, aby můj život měl nějaký smysl. V autech vidím jako nejpodstatnější chránit vás před nevyzkoušenou technikou, kterou automobilky pod časovým tlakem čím dál častěji vypouštějí do prodeje poté, co životnostní zkoušky splnily jen formálně. Jednou vám motor vymění na záruku, pak už ale máte smůlu a po pěti letech jste na tom hůř, než kdybyste si byli bývali nechali reznoucí felicii. Jenže nemáte ty peníze. S gusem tak upozorňuji na systémově vadné motory, což pak dává lidem argumenty pro asertivnější jednání s reklamními technikami, kteří nemožou tvrdit, že jde o důsledek nějakého nedefinovatelného špatného používání, což jinak tvrdí moc rádi. Můj názor na značku Dacia tak od opovření dospěl k obdivu právě proto, že je to jediné dnešní auto, u kterého vám mohu slíbit, že s ním nebudete mít potíže, byť byste si na další už v životě nenašetřili. Fakt už jediné.



Na této fotce ukazují zásadní výhodu současné Dacie Duster. Díky světlé výšce 210 mm se nemusí bát nejen terénu, ale ani vysokých obrubníků a jiných městských nástrah.



Vzhledem k ceně nás překvapil kvalitní ne-rezový výfuk zavěšený na silent-blocích vyztužených pásky



Duster nikdy neměl stabilizátor chycený do ramen přes malé silentbloky jako menší osobní modely. Řešení s dlouhými táhly může být sice choulostivější, ale zajišťuje daleko přesnější odezvu na jemné pokyny řízení.



Výhodou vozu jsou rozumné předepsané tlaky v pneumatikách i beznákladový systém jejich kontroly přes otáčky kol. Nemusíte si pořizovat drahé ventilkou, když chcete mít na zimu druhou sadu.

nebude nikdo pořizovat jen tak pro jistotu, ale jen v případě opravdu častého využití.

Malé sklo, velký kufr

Duster druhé generace je trochu zvláštní stroj. Má stejný rozvor jako generace první a vypadá podobně, každý karosářský díl však je jiný. Při stejných vzájemných pozicích hlavních komponent se však konstruktéři ocitli chvílemi pěkně v nouzi a dvě věci nedokázali vyřešit úplně dobře. Výška motoru vychází z požadavku na světlou výšku vozu, který byl extrémních 210mm. U druhé generace chtěli zlepšit ochranu sražených chodců, takže aby mezi kapotou a motorem byl volný prostor pro pohlcení energie, zvedli kapotu výš. Když však nezvýšili celé auto, snížilo se čelní sklo. Výhled dopředu tak není optimální, přední sklo je prostě úzké.

Aby snížili aerodynamický odpor, původní dost kolmé sklo položili. Náhle tak řádně ukousli z předních dveří, které nyní nejsou vyšší než u sportovního sedanu. Různá SUV často vyhledávají hůře pohybliví starší motoristé či invalidé. Duster je pro ně horší, než by se od pohledu řeklo. Podlaha je vážně hodně vysoko, takže v SUV sedíte s nohama dopředu jak v dakarské bugině. Pokud sedíte kolmo a máte ke dvěma metrům, budete se vlasy už dotýkat stropu.

Naopak super je místo vzadu. Tam si nebudou stěžovat ani dospělí, natož děti. Nejvíce mě překvapil zavazadelník. Přišou mu nevalných 445l, ale je fakt veliký. Při pohledu na relativně krátký vůz (4341 mm) nechápete, kde se tam vzal. Je to dáno tím, že u ostatních aut se do objemu započítávají i prostory, které nevyužíváte, různé kapsy v bocích, a hlavně prostor pro rezervu. Zde je pod podlážkou plech - rezerva má u předokolek své místo pod autem. Takže těch 445l celých vidíte a využijete, žádné skryté prostory.

Žádné velké silentbloky

Nejsilnější stránkou je podle mě ku-podivu podvozek. V principu se velmi podobá předchůdci a výlisek zadní vlečené nápravy i opravdu stejný je. Stejně vypadají i přední ramena, která se dnes od kompletní automobilové produkce liší jen velmi malinkými silentbloky - nicméně mají jiné číslo dílu a byla tedy nějak modifikována. Nemá se na nich co pokazit a zaručují neměnnou geometrii i při působení různých sil od vozovky. Duster tak jede jako po kolejkách a má nádherně přesné řízení. Do hry nevstupují různé deformace silentbloků vinou gyroskopických momentů ani další jevy, které u jiných aut způsobují řízení jakoby se zpožděním či takzvané po úsečkách. Když jedu v dusteru stovkou táhlou zatáčkou a řeknu si, že chci jet



Že pevný podvozek téměř bez silentbloků není hlučný, to je obrovská zásluha pneumatik Bridgestone Turanza T005. Jejich předchozí generace nebyly nic moc, tato překvapila tichostí, směrovou stabilitou i slušnou přilnavostí.

Závěsy předních kol vypadají podobně jako u předchůdce, ale shodně nejsou. Zaručují vedení kol přesně jako u závodního auta.

Plastové výplně podběhů jsou k dispozici jen pro Rusko. Tlustá vrstva plastizolu ovšem zabráňuje rezavění zcela dostatečně.



čtvrtinou kola po čáře, prostě to neomylně strefím. Ostatní automobilky nedělají velké silentbloky proto, že by byly hloupé, ale kvůli tlumení hluků a vibrací, které jsou u dnešních nízkoprofilových kol obzvláště silné. Dacia to vyřešila tak, že nejnižší profilové číslo, které nabízí, je 60. Tedy disky můžete mít maximálně sedmnáctipalcové 215/60 R17. A ty sedmnáctky obouvá do pneumatik Bridgestone Turanza T005, které jsou velmi tiché. Kdo si na ni jednou koupí barumky, pozná, co je to krávil.

Ono to hezky jezdí

Přesné ovládání se charismaticky kombinuje s měkkým, ale perfektně dimenzovaným i naladěným odpružením. Zatímco například Logan MCV na nerovné cestě doplácel na silná pera (nosnost, světlá výška) a skákal jak

přehuštený míč, duster opravdu dělá to, kvůli čemu si SUV lidé nejčastěji kupují – moc hezky pěruje. Opět si výrobce pomohl i selským rozumem, když tlak v pneumatikách předepsal postaru nízkých 2,2 baru. Dnešní auta v honbě za co nejnižšími emisemi předepisují gumy přehustit na minimálně 2,5 baru, a to pak můžete mít klidně elektronické tlumiče a mlátit to stejně.

S lehkým motorem v přídí auto i velmi ochotně zatáčí, jen to samozřejmě chce ovládat jej plynule – na nějaké rychlé změny směru je odpružení moc měkké. Díky průměru otáčení opět na úrovni lepších malých aut (10,14m) se s ním perfektně manévruje ve městě. Zkrátka světe div se, na Dacii Duster se mi líbí i to, co dřív byla odvrácená stránka nízké ceny, spolehlivosti a vyhlášené protikorozní ochrany – tedy jak jezdí. ■■■

Z tohoto pohledu nejlépe vynikne extrémní světlá výška 210mm a zadní nájezdový úhel 34°



Nádrž na 34 litrů plynu je pod autem. V praxi na ni najedete kolem 420 km. Nádrž na benzin má standardní objem 50 litrů.

Jak jezdí na LPG?

Tradicí u značky Dacia jsou dokonale zvládnuté originální pohony zkapalněným propan-butanem LPG. Zatímco motor 1.0 TCE v dusteru jezdí už od loňského podzimu, verze na LPG je aktuální novinka.

Dacia dnes na LPG tlačí i proto, že proti benzinu či naftě má vyšší podíl vodíku vůči uhlíku, a tedy i nižší emise CO₂. Konkrétně o 11 procent.

Proto jej nabízí za zcela dumpingový příplatek 10 000 Kč, a to ve všech specifikacích s výjimkou základní výbavy. Návrstnost v takovém případě nemá cenu zvažovat a i při dnešních supernízkých cenách benzínu (počítáme průměr 27 Kč/l) je do 15 000 Kč. Takové LPG se vyplatí každému. V tuto chvíli je však rozdíl větší o dalších 20 000 Kč, neboť čistě benzinová auta jsou v akci, plynová ne. Ale zásoby levnějších dusterů rychle mizí, takže prostě bude platit, že za LPG se připlácí jen 10 000 Kč.

Kdybyste si nechali vůz na plyn přestavět dodatečně, zaplatíte minimálně 30 000 Kč a udělají vám to spíš z polských komponentů než ze špičkových

italských Landi Renzo. Také budete muset každých deset let vyměnit nádrž, protože takovou životnost stanovují jejich výrobci. Dacia však stanovila, že nádrž vydrží to co auto samo. Další výhodou originálního plynu je upravené odpružení, kdy zád pod jeho vahou není nižší než u čistě benzinového auta a ani se víc nehoupá. Naopak se mi jízdní vlastnosti velice líbily. Nádrž na 34 l našla místo pod podlahou zavazadelníku, z čehož plyne jediná nevýhoda Dacie Duster na LPG: nemůže mít rezervu. Plnicí hrdlo není někde v nárazníku, ale je schováno pod víčkem vedle palivového.

Plyn v dusteru fakt nemá žádné nevýhody. Dokonce výrobce tentokrát přiznal to, co jsme naměřili před pár lety v testu Loganu MCV s předchozím přeplňovaným tříválcem 0.9 TCE LPG - že na plyn má motor větší točivý moment.

Je to zásluhou jeho vyšší antidetonační odolnosti, kdy turbodmychadlo může dát větší plnicí tlak, aniž by došlo ke klepání. Proto i v technických údajích najdete, že verze na LPG má točivý moment 170 Nm místo 160 a dostupný už od 2000 otáček místo 2750.

Měření na válcové zkušební zcela potvrdilo nejen údaj výrobce, ale taky fyzikální logiku. Plnicí tlak regulovaný na hranici klepání skutečně na plyn

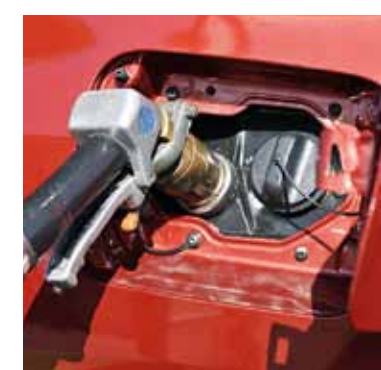
vyroste výše – nedokonalostí motoru 1.0 TCE je houpavý zásah regulace. Za jízdy není tato vlna tak dramatická jako na válcové zkušební, jelikož člověk většinou nedrží plný plyn. Stejně je zřetelné, že až do 4000 otáček je točivý moment na LPG vyšší a máte tudíž správný pocit, že auto jede lépe.

Naopak nad 4000 otáčkami začíná převažovat druhý vliv – benzin svým odpařením ochladí nasávaný vzduch a zvýší jeho hmotnost, takže se jej do válců dostane více. To plyn odebere teplo chladicí kapaliny v reduktoru a účinnost sání nezvyší. Proto i nejvyšší výkon je vyšší na benzin, konkrétně o 5,4 kW.

Výhodou motoru 1.0 TCE je velmi rychlé zahřívání, proto se i na plyn při jarních teplotách přepínal už po pár stech metrech. Díky chlazeným výfukovým svodům se také ani při velmi razantní jízdě nepřepíná zpět na benzin. Spotřeba benzínu je tak zcela nevýznamná.

Samotná spotřeba plynu mě velice překvapila. Vůz jsem přebíral zcela čerstvým s pěti kilometry na tachometru. Na jel jsem 1426 km a průměr ze čtyř doplnění plynu stanovil 7,81 l/km. Když vezmeme, že plyn má podstatně nižší výhřevnost na litr (25,3 vůči 32 MJ), tak je to ekvivalent spotřeby benzínu 6,12/100 km. Plyn jsem tankoval průměrně za 11,90 Kč/l, což znamená, že mě každý kilometr jízdy vyšel jen na 93 haléřů. Na benzin by to bylo 1,65 Kč/km. ■■■

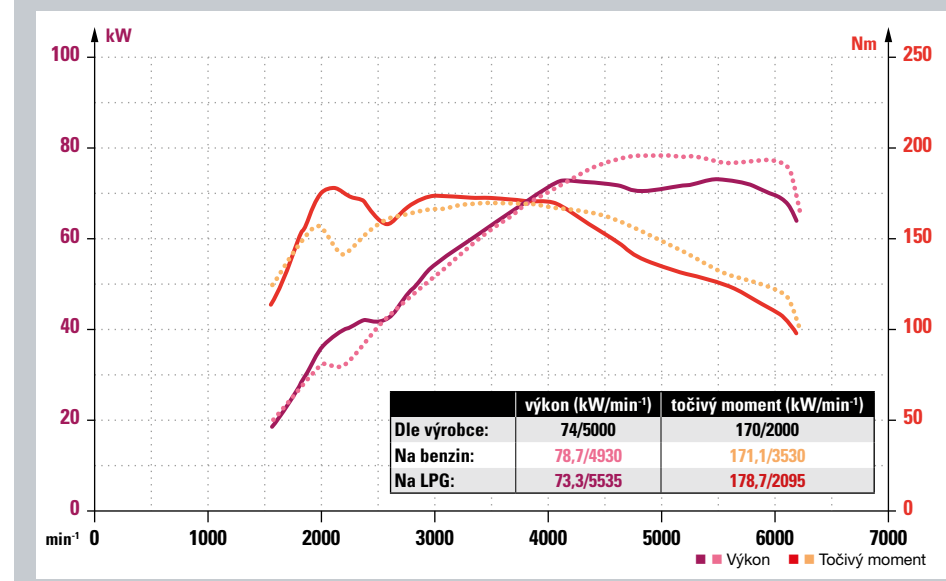
Spotřeba během testu 7,81 l/100 km (LPG)



Systém je sestaven z kvalitních komponentů Landi Renzo

Plnicí hrdlo plynu najdete hned vedle benzinového pod víčkem. Odjížděte se táhlem uvnitř na podlaze u řidiče.

VÝKON MOTORU - MĚŘENÍ NA VÁLCOVÉ ZKUŠEBNĚ



Měření na válcové zkušební potvrdilo fyzikální předpoklady