

Novo Dacia Duster: O Duster está ainda mais... Duster!



Até um olhar mais displicente confirma que estamos na presença de um Novo Duster. As linhas são mais modernas e a imagem de robustez sai reforçada em diversos pormenores estilísticos. Mas como adjetivar o habitáculo do Novo Duster? É que, em relação à primeira geração, os progressos em qualidade percebida, ergonomia, conforto e equipamentos tecnológicos são verdadeiramente notáveis e isso confirma-se também em estrada. O Novo Duster chegou a Portugal e produzido à medida para que seja taxado como Classe 1 nas portagens nacionais (versão 4x2). Está disponível com motores gasolina e diesel e com preços a partir de 14.900€. Sim, mais uma vez, com preços imbatíveis!

Sabia que, dos cinco milhões de Dacia já produzidos, cerca de um quarto correspondem ao Duster? E que nestes números nem sequer estão contabilizadas as unidades comercializadas sob a marca Renault na América Latina e Ásia. O Duster é um automóvel à escala global, que é um enorme sucesso comercial, independentemente do país e do perfil dos clientes. Aliás, um dos maiores méritos do SUV do Grupo Renault é precisamente o de conseguir conquistar mercados com necessidades, mentalidades e modos de vida tão diferentes como os europeus, asiáticos e latino-americanos.

Como não podia deixar de ser, Portugal não tem sido exceção. Desde que foi lançado, em 2010, que o Duster caiu nas graças dos portugueses. Nas redes sociais, a comunidade “Dusteriana” é genuinamente entusiasta, e o Duster é, hoje, um ícone igualmente em Portugal!

Um Duster à medida de Portugal

Qualquer coisa como 7.500 Duster circulam nas estradas nacionais e, também por causa desse número, é que o Grupo Renault resolveu alterar algumas linhas de montagem para produzir o Novo Duster à medida de Portugal. Ou melhor, à medida da idiossincrática taxação das portagens nacionais. Com efeito, com o objetivo de ser taxado como Classe 1 nas portagens, todos os Duster (4X2) produzidos para Portugal vão integrar um amortecedor específico, com um apoio da mola rebaixado em 20 milímetros. As molas vão variar em função dos pesos das diferentes motorizações e níveis de equipamento, com o objetivo de assegurar sempre o mesmo nível de conforto e de comportamento dinâmico.

A robustez de sempre, mas com “roupagem” mais moderna

A tarefa não se adivinhava fácil, tendo em conta que, até no design, o Duster foi sempre consensual. Mas o resultado, com assinatura Laurens van den Acker (Diretor do Design Industrial da Renault), confirma que valeu a pena... O Novo Duster está mais moderno, mas sem comprometer a imagem de robustez que sempre caracterizou o modelo. Aliás, as linhas são ainda mais marcantes, graças a detalhes, como: os faróis dianteiros terem sido deslocados para as extremidades da carroçaria, ao mesmo tempo que a grelha foi alargada; o capô desenhado em posição mais horizontal; uma cintura de carroçaria mais alta; as novas proteções na dianteira e traseira de dimensões superiores; ao para-brisas mais inclinado e com uma base que avançou uns consideráveis 100 milímetros; às novas barras de tejadilho em alumínio; bem como às novas jantes de 17 polegadas.

Ainda no exterior, sobressai a nova assinatura luminosa, que inclui faróis diurnos com LED na dianteira, repartidos em três segmentos. Mas, igualmente, na traseira o Novo Duster assume a assinatura luminosa da Dacia, formada por quatro quadrados vermelhos e também com os faróis a serem *empurrados* para as extremidades da carroçaria.



Extraordinária evolução no interior

Mas depois da positiva surpresa em relação ao exterior, como classificar o interior do Novo Duster? É que, em relação à geração anterior, é caso para dizer que a diferença é da noite para o dia. Mesmo só espreitando



para o habitáculo são imediatamente percebidos os progressos feitos na qualidade dos materiais e dos acabamentos. O painel de bordo é completamente novo, sendo fabricado num material mais nobre e suave ao toque. Os manómetros têm um novo desenho, enquanto os novos puxadores e apoios de braço (em espuma) integrados nos painéis das portas; e a alavanca de velocidades (mais

curta) com inserções em cromado acetinado, acentuam a perceção de qualidade.

No entanto, as surpresas não se ficam por esses grandes detalhes. Assim que se senta no Novo Duster, também a sensação de conforto é imediata. Os estofos de malha 3D em relevo, com pesponto, são completamente novos. Com maior capacidade de retenção e de apoio lombar, o banco do condutor beneficia agora de um apoio de braço e da possibilidade de ser regulado até 60 milímetros em altura (mais 20 mm que a anterior geração).

Mais ergonomia e espaços para arrumação

A ergonomia foi outro dos aspetos que mereceu particular cuidado no desenvolvimento do Novo Duster, sendo também notáveis os progressos feitos em relação à geração anterior. Na consola central sobressai o ecrã



MediaNav Evolution, mas agora instalado numa posição bem mais elevada. Ou seja, ainda mais acessível e de leitura ainda mais fácil, uma vez que a distância entre os olhos do condutor e o ecrã é das mais reduzidas do mercado. Já os novos comandos, sob a forma de teclas de piano, conferem um aspeto moderno ao habitáculo. Uma estreia na gama Dacia é o ar condicionado automático, com os três comandos redondos, a estarem em perfeita harmonia com os três arejadores, colocados na parte superior do painel de bordo.

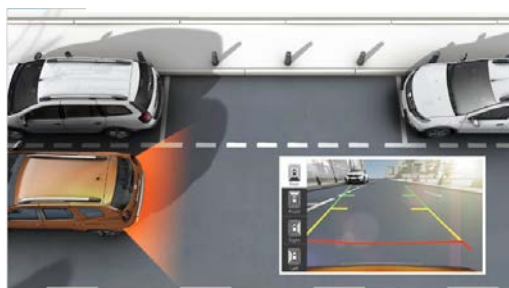
Ainda no que toca a ergonomia, a alavanca do travão de mão e o comando 4X4 (nas versões correspondentes) passam a ter um posicionamento mais acessível, enquanto o volante passa a ser regulável em altura e profundidade. Uma referência, igualmente, para os novos espaços de arrumação. Distribuídos pelo habitáculo, têm a capacidade total de 27,2 litros. Uma das novidades é uma útil gaveta, situada sob o banco do passageiro, com a capacidade de 2,8 litros.

O porta-bagagens reivindica um volume de 445 dm³ VDA (478 litros) na versão 4x2 e de 411 dm³ VDA (467 litros) na versão 4x4. O volume máximo, com o banco traseiro rebatido, pode atingir os 1.478 dm³ VDA (1.623 litros).

Mais conforto na condução



- Absorbing elements
- Isolating elements
- Isolating & absorption elements
- Front door window thicker



Uma vez ao volante, para além da sensação de qualidade e de conforto, rapidamente se percebe que os notáveis progressos da nova geração são extensivos à dinâmica. Um dos aspetos que mereceu particular atenção foi a direção, que passou a filtrar, na perfeição, as irregularidades do piso ou mesmo os percursos mais duros e irregulares em fora de estrada. Mas também a insonorização foi notavelmente melhorada – metade dos ruídos de rolamento da geração anterior. O segredo está no aumento (entre 20 a 50 por cento) das superfícies de absorção no habitáculo e na zona do motor, bem como à aposta num vidro dianteiro com 0,35 milímetros de espessura.

Mas como a condução tem de ser sinónimo de prazer, mas também de segurança, uma referência para os novos equipamentos tecnológicos. Nesse sentido, destaque para o

sistema de câmara multivistas, uma estreia absoluta na Dacia e em modelos do Grupo Renault. Assente em quatro câmaras – uma frontal, duas laterais e uma instalada na traseira – esta tecnologia permite ao condutor uma visão 360 graus do ambiente que o rodeia. Ativa-se automaticamente ao engrenar a marcha-àtrás. Ao engrenar rapidamente uma relação para a frente, a câmara muda de ângulo. Também pode ser acionado manualmente, carregando no botão «MVC» do conjunto de comandos. Simples de utilizar, o ecrã do sistema de navegação exibe a imagem captada por uma câmara de cada vez. O sistema desativa-se quando se prime o botão «MVC» ou logo que a velocidade ultrapassa os 20 km/h. As câmaras laterais, posicionadas sob os retrovisores, permitem visualizar diretamente as rodas dianteiras, para conhecer, com rigor, a posição do automóvel no terreno.

Novos equipamentos

A lista de tecnologias de segurança é ainda mais vasta. Outra estreia na gama Dacia é o alerta de ângulo morto. Constituído por quatro sensores, instalados nas quatro extremidades da carroçaria, estes sensores detetam a presença de qualquer veículo na traseira ou lateralmente, numa zona de três a cinco metros. Um testemunho luminoso (LED) situado no retrovisor exterior assinala, automaticamente, o perigo. Com o pisca-pisca ativado, se algum veículo se encontrar na zona de ângulo morto, o testemunho luminoso LED do retrovisor pisca. Este sistema funciona quando o automóvel circula a uma velocidade entre 30 km/h e 140 km/h.



O Novo Duster oferece um sistema de ativação automática das luzes, um conforto suplementar para o condutor, assim como um muito prático cartão mãos-livres, que ativa, automaticamente, o destrancamento das portas quando o condutor se aproxima e o respetivo trancamento quando se afasta. Aliás, graças ao botão start/stop, deixa de ser necessário recorrer à chave para acionar o motor.



O MediaNav Evolution, que integra o Driving Eco2, dispõe de uma função eco-coaching que permite ao condutor otimizar o seu estilo de condução.

Mais conforto na estrada e ainda melhores desempenhos fora dela

Mas se face aos extraordinários progressos em matéria de qualidade, conforto, ergonomia e novos equipamentos, o Novo Duster é uma tentação para longas viagens de asfalto, a verdade é que também mantém intactas as aptidões em fora de estrada que ajudaram ao sucesso e popularidade do modelo original. Aliás, para sermos mais precisos, mais do que intactas, foram reforçadas algumas competências, com o recurso a tecnologias de enorme utilidade para situações mais extremas.

Apesar de todas as evoluções, o Novo Duster não deixou de ser um SUV no sentido estrito do conceito. Um automóvel perfeito para o quotidiano, mas também o “companheiro” para partir à descoberta da natureza e dos trilhos mais inacessíveis, com muita aventura, destreza e adrenalina para os mais radicais. É que, em fora de estrada, o Novo Duster sente-se como peixe na água, independentemente da versão 4X2 ou 4X4.

Para isso também contribuem números como os 4,34 metros de comprimento; os 1,80m de largura; os 210 milímetros de altura ao solo; o ângulo de ataque de 30° e um ângulo de saída de 33° na versão 4X4 e de 34° na versão 4X2; e o ângulo ventral de 21°. Ou seja, um SUV compacto, desenhado para atacar qualquer obstáculo.

Mesmo nas subidas mais íngremes, o sistema de ajuda ao arranque em subida (Hill Start Assist) permite que o Novo Dacia Duster fique colado ao chão, não obrigando assim a procurar o ponto de embraiagem. Já o sistema de controlo em descida (Hill Descent Control) permite controlar a velocidade de descida em pisos com inclinação bastante acentuada. Ao atuar nos travões, este sistema assegura uma excelente estabilidade do automóvel.

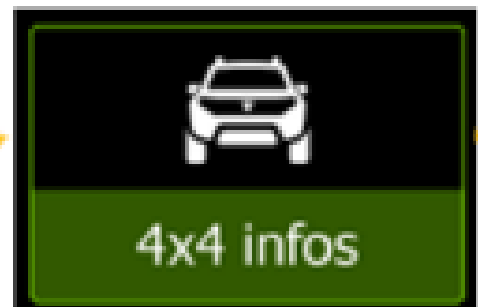


Para além destes dois sistemas (em estreia no Duster), destaque para a importância da câmara 360 graus em fora de estrada. Sim, porque, não raras vezes, não é fácil detetar aquela vala mais pronunciada, a pedra de maiores dimensões ou aqueles obstáculos que até podem mudar o visual do automóvel.



E para os indefetíveis do todo-o-terreno, que o Novo Duster é perfeito também para eles, referência para o ecrã de informações 4X4, que integra uma bússola e indica, em tempo real, os diversos ângulos de inclinação do automóvel.

INFO 4X4



Completa gama de motores

O Novo Duster está disponível com uma completa gama de motores. A oferta a gasolina contempla o motor TCe 125 (apenas nas versões 4X2), associado a uma caixa manual de seis velocidades. O bloco S Ce 115 (também para versões 4X2) estará disponível posteriormente, com uma oferta Gasolina-GPL.

Quanto ao Diesel, o motor dCi 110 está disponível nas versões 4X2 e 4X4, e sempre associado a uma caixa de comando manual de 6 velocidades.

Novo Duster Motorizações



Cilindrada: 1461
Caixa manual, 6v
Velocidade máxima: 171
0-100 km/h (s): 11,8
Emissões CO2: 115
Consumo misto (l/100km): 4,4

Diesel



Cilindrada: 1197
Caixa manual, 6v
Velocidade máxima: 177
0-100 km/h (s): 10,4
Emissões CO2: 138
Consumo misto (l/100km): 6,2

Gasolina



Cilindrada: 1598
Caixa manual, 5v
Velocidade máxima: 169
0-100 km/h (s): 16,6
Emissões CO2: 156
Consumo misto (l/100km): 8,8

GPL

Evolução também da segurança passiva

Por último, referência para os progressos do Novo Duster também em matéria de segurança passiva, ao beneficiar de: novas longarinas com espessura aumentada; novos reforços estruturais (montante de enquadramento de para-brisas, longarinas sob o piso); novas estruturas de bancos; novos apoios de cabeça dianteiros com volume aumentado (tanto em superfície como em espessura), que oferecem uma melhor proteção em caso de colisão traseira; novos airbags tipo cortina; pré-tensores pirotécnicos com limitadores de esforço nos lugares dianteiros e laterais traseiros; fixações ISOFIX para instalação de cadeiras para criança nos lugares laterais traseiros; novo Seat Belt Reminder (SBR) traseiro com visualização, no quadro de instrumentos, do número de cintos de segurança traseiros não utilizados e alerta em caso de desativação de algum dos cintos em andamento; novo absorvedor de para-choques e nova conceção do capô, para aumentar a capacidade de absorção de energia em caso de impacto contra peão; e retrovisores exteriores, com uma superfície aumentada em 8 %, que ajudam à melhoria da visibilidade do condutor.

O mesmo posicionamento imbatível a partir de 14.900€

Disponível na Rede de Concessionários a partir de hoje, 29 de junho, o novo Duster esta disponível por um preço a partir de 14.900€. Ou seja, o posicionamento que também tem feito o sucesso da Dacia: preços imbatíveis! A exemplo dos restantes modelos da marca, o Novo Duster beneficia da garantia contratual de 3 anos/100 000 km.

Contacto: Assessor de Imprensa: Hugo Barbosa +351 21 836 10 59

Sites Internet : www.renault.pt - www.media.renault.com

Siga-nos em: www.facebook.com/DaciaPortugal/ Blog: <http://renaultportugal.tumblr.com/>