



A Duster vásárlói jelenleg három motorizáció és két féle meghajtás között választhatnak. A két- és négy kerék meghajtáshoz társíthatnak 1,6-os, benzines, 105 lóerős kiserőművet illetve a két ezeröttszáz, turbósított gázolajos erőforrás egyikét, kilencven vagy százöt lóerős kivitelben. Egészen mostanáig ez a három típusú motor szolgálta ki a vásárlók igényeit, tökéletes összhangot biztosítva az alacsony fogyasztás, az elfogadható menetteljesítmény és a környezet kímélete között.



Noha enyhe túlzás, most bejelenteni, de mivel tényleg egy premier előtt áll a Dacia, megteszem: *érkezik az über Duster*, amely minden ikerestvére felett áll. Ha hatalmas kerekre, kétméteres has magasságra és matt fekete, vörös lángnyelves festésre gondoltunk, akkor nagyon messze járunk a valóságtól. Az igazi újítás és az überség eredetét a páncél, pontosabban a motorháztető alatt kell keresni.

A Dacia történelmében először kerülhet nagy szériában gyártott személyautóba egy *kétezer köbcentis, 150 lóerős benzinmotor*

. Valahogy így próbál fityiszt mutatni a kisköbcentis motorokon hűmmögő, elégedetlenkedő nagyokosoknak a Dacia. Benéztek a nagytestvér Renaulthoz és leakasztottak egy becsületes méretű, közepes teljesítményű szívó motort a polcról, majd bepréselték a Duster amúgy is szellős motorterébe.

Sajnos idáig csak a történet fele hangzott el. Egyelőre *két darab, 2,0 literes, benzines Duster létezik* és ezeket is az orosz piacnak szánták. Nem, nem két orosz milliárdos kedvért gyártottak le két exkluzív Daciát, mert meglengették vastag csekkfüzeteiket, hanem honosítás céljából kerültek orosz földre a különleges példányok.

Köztudott tény, hogy az oroszok nemcsak a vodkájukat szeretik kicsit erősebbem, mint Európa többi része, hanem a terepjáróikat is, így *a Dustert is kicsit ütősebbnek szeretnék érezni*. Nem véletlen, hogy Renault/Dacia eleget akar tenni egy ekkora piac elvárásainak: az orosz a legnagyobb szabadidő-autó és SUV piacok egyikének számít. Ha a Duster platform flexibilitást figyelembe vesszük, nem volt nehéz eleget tenni a nagyobb ménest a szekér elé elvárásnak, ugyanis a Renault több olyan motorral is rendelkezik, amelyek kisebb átalakításokkal könnyedén illeszkednek a mioveni összkerekes motorterébe.

Még nem tiszta, hogy mikor és egyáltalán kerül-e valaha a februárban orosz földre exportált típus a R.A.R. szakemberinek keze alá: *nem erősíthetjük meg*, hogy az új motorizáció bekerül majd a Dacia romániai kínálatába.

Egy biztos, mozgolódik a román gyártó és *eléggé jó irányba*. Valószínűleg az aktuális kínálat bőven kiszolgálja az európai elvárások nagy részét, noha egyesek szerint idehaza és a határokon túl is jó fogadtatásban részesülne egy erősebb, nagyobb lőtérfogatú dízel. A végkövetkeztetés pedig: erősebb gázolajos jöhet, a nagyköbcentis benzines maradjon az oroszoknak, a vodkájukkal együtt, *nálunk amúgy is a sárkányvíz a nyerő*

.