



DACIA DUSTER 2.0 4X4 8.000 KILOMETROS DE TORTURA

Si te llama la atención el rombo en la parrilla de este Duster, estás bien encaminado. Nos hemos escapado hasta el hemisferio sur para realizar una durísima prueba de más de 8.000 km en una increíble variedad de escenarios, desde el caótico tráfico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hasta los más desolados y remotos caminos de la Patagonia más austral, para llegar hasta la orilla del Estrecho de Magallanes, con la gran isla de Tierra del Fuego justo enfrente de nuestros ojos. **Texto Francisco Callejo Fotos Silvia Dueñas**

Desde las primeras pruebas tras su lanzamiento en abril de 2010, el Duster 4x4 ha gozado de nuestra simpatía, no solo por su precio extremadamente competitivo, sino también por su buen rendimiento en carretera y, sobre todo, por sus magníficas prestaciones más allá del asfalto. Cuando se acaban los caminos y las pistas forestales en buen estado, el Duster es uno de los pocos todocaminos que puede seguir avanzando. Con un presupuesto mucho más contenido, este todocamino low cost puede seguir la estela de polvo de todo un superventas como el Range Rover Evoque, que le triplica en precio.

En Suramérica, toda la gama de vehículos de la marca Dacia se comercializa bajo el logo y red comercial de Renault. Fabricados en Brasil y Colombia, los Duster suramericanos solo se ofrecen con dos motores de gasolina (nafta, en Argentina): el 1.6 de 110 CV (K4M, en clave interna) y el 2.0 de 138 CV (M4R), que no se ofrece en España. El propulsor más potente es el único disponible allí si quieres además contar con tracción a las cuatro ruedas.

Fue precisamente una unidad del 2.0 4x4 Luxe Nav la que Renault Argentina puso a nuestra disposición para esta prueba en ruta. El odómetro del coche marcaba 27.276 km en el momento de la recogida, un kilometraje elevado para un vehículo “de prensa” que normalmente ha sido sometido a un trato realmente duro, mucho más del que cualquier cliente particular exigiría a su coche.

La pintura exterior sin metalizar había resistido bien el paso de los kilómetros, y nuestro Duster tenía una magnífica presencia, con sus elegantes líneas redondeadas y lo pasos de rueda bien marcados, para lucir un poco de músculo. La nueva parrilla frontal y algunos detalles de los modelos 2015 todavía no se han incorporado al Duster suramericano, que por lo demás, con equipamiento final en función del mercado al que va destinado, es idéntico al que se fabrica en Rumanía y se vende en Europa.

El aspecto interior del coche es sobrio, con numerosos plásticos de duro tacto, una ergonomía bien estudiada y unos asientos

delanteros confortables, aunque con un tapizado de tejido sintético y tacto poco agradable. El habitáculo ofrece espacio suficiente para cuatro pasajeros (el quinto ya viaja más justo) y un maletero razonable. Es destacable la hermeticidad de la carrocería y el portón posterior, que no dejaron pasar ni un gramo de polvo al interior durante la prueba, y te aseguramos que tragamos en cantidad. En el maletero, echamos en falta algún gancho más para sujetar el equipaje y el bidón de combustible de reserva, mientras que el encaje de la cortinilla que lo cubre se salía de su alojamiento con facilidad. Bajo la

PROBAR EL DUSTER EN ARGENTINA NOS HA PERMITIDO CONOCER A FONDO LA VERSIÓN 2.0 DE GASOLINA CON TRACCIÓN TOTAL, MUY INTERESANTE DE CARA AL USO CAMPERO

alfombrilla del maletero se ubica una rueda de repuesto en el tamaño de las otras cuatro (un gran acierto) y aún resta espacio para disponer de un extintor, los triángulos de avería y algo de herramienta. En el lateral derecho hay un hueco para la llave de los tornillos de rueda y el gato. La calidad de este elemento es cuestionable para un vehículo que aspira a alejarse del asfalto. La única vez que lo necesitamos para desatascar el coche en un pequeño barrizal... nos quedamos con la manilla en la mano, sin posibilidad de elevarlo. Si piensas alejarte de la civilización con el Duster, ya puedes ir pensando en incluir un buen gato de desatasco en tu equipo.

Nuestro coche estaba equipado al máximo, con volante de cuero sintético de agradable tacto y mandos de la radio incorporados, pero solo era regulable en altura, mientras que la pantalla táctil de 7” del navegador (poco actualizado) preside la parte central del salpicadero. Sorprendía la ausencia de la función “de un solo toque” en los elevallunas delanteros (los traseros eran manuales) y la falta de reglaje de altura del haz de luz de los faros, que se incluyen de serie en los Dacia europeos (obligatorio por normativa



El Glaciar Perito Moreno (izquierda) ofrece un frontal de hielo de más de 30 metros de altura. El faro de Les Éclaireurs (centro), en el canal de Beagle, frente a Ushuaia, es llamado por muchos el “faro del fin del mundo”. Camino del Lago del Desierto, en el Chaltén, el paisaje andino es grandioso (imagen derecha).



U.E.). El sistema de aire acondicionado es simple, pero potente y eficaz. Sin embargo, encontramos un ventilador de entrada de aire al habitáculo excesivamente ruidoso. Con doble airbag frontal y antibloqueo ABS Boch 8.1, el equipamiento es razonable para su segmento.

Nuestro Duster 2.0 Lux 4x4 NAV no es nada barato por aquellos lares, con un precio de tarifa de 239.000 pesos argentinos, unos 22.500 euros al cambio oficial, por lo que resulta más caro que el Duster 1.5 dCi 110 4x4, el más vendido en España, que se ofrece por 17.050 euros. Eso sí, la garantía es la misma: tres años o 100.000 km.

Como puedes imaginar, el motor estaba bien “suelto”, pero su funcionamiento era intachable, y el resto del coche presentaba muy buen aspecto, con total ausencia de ruidos y crujidos. Durante los dos primeros días de recorrido urbano demostró lo bien que se adapta a la ciudad, y créeme que los atascos de Buenos Aires, con 14 millones de habitantes en su área metropolitana, son de aúpa. El motor de gasolina es muy suave y desarrolla buen par desde bajo régimen. Comparado con los motores de gasóleo, nuestro Duster argentino resultaba mucho más silencioso, especialmente en régimen de ralentí en los semáforos. La primera marcha es realmente

EL MOTOR DE GASOLINA DESARROLLA BUEN PAR DESDE BAJO RÉGIMEN Y ES MÁS SILENCIOSO, ESPECIALMENTE AL RALENTÍ. DURANTE NUESTRA PRUEBA, CONSUMIÓ 9,8 L/100 KM

corta y en Buenos Aires (plano como una mesa de billar) se podía arrancar perfectamente en segunda. Los Duster resultan muy populares en Argentina, y en la capital son legión los utilizados como taxi, la gran mayoría con tracción delantera y GNC como combustible.

HACIA EL ESTRECHO DE MAGALLANES

En las largas rectas de la N-3, camino del gran sur, el Duster llanea con gran facilidad en rangos de 120 a 140 km/h, con el motor girando entre 3.000 y 4.000 r.p.m. en sexta marcha, un régimen demasiado elevado para las tendencias actuales de ahorro de combustible, emisiones contaminantes y silencio de marcha. El ruido del viento y mecánico a esta velocidad es un punto a mejorar, sobre todo de cara a estos larguísimos desplazamientos. A cambio, la sexta marcha es totalmente utilizable, incluso para adelantar a los numerosos camiones que llanean a 110 km/h., aunque lo habitual es reducir una marcha para disponer de buena potencia a partir de 4.000 r.p.m. El tacto de la palanca es bueno, pero hay que “marcar” perfectamente los cambios para evitar que rasquen. El veterano y fiable propulsor M4R de dos litros y 138 CV, también utilizado en

EL CLUB DUSTER

En la pequeña estación de servicio del remoto pueblo patagónico de Tres Lagos, encontramos a Alejandra Casella y su compañera Marta, la primera presidenta del muy activo Club Duster de Argentina (club no oficial). Además de hablarnos maravillas del Duster y de sus emocionantes aventuras por todo el país (mucho más extremas de lo que podrías imaginar), Alejandra nos recomendó una visita a la web del club, una página que merece la pena consultar tanto si tienes un Duster como si no: www.clubdusterarg.com.ar



El torrentoso río Limay es la desembocadura natural del lago Nahual Uapi en Bariloche. Se puede cruzar en una balsa manual en Villa Llanquín.



El acabado y tacto de los materiales son correctos. La rueda de recambio es de tamaño grande. El gato se rompió cuando tuvimos necesidad de usarlo.





La gasolinera y el Hotel de Bajo Caracoles son un remoto oasis en la Ruta 40 (Izquierda). La Avenida 9 de julio es una de las más anchas del mundo (centro). El famoso Obelisco es el centro neurálgico de Buenos Aires. Señalización de la Ruta 40 (derecha).



los turismos Clio, Laguna, Mégane, Latitude y Fluence, dispone de muy buena respuesta desde bajo régimen y estira con solvencia hasta 6.200 r.p.m., dinamizando al Duster con una soltura inconcebible para sus parientes europeos equipados con el motor turbodiésel 1.5. En contrapartida, la combinación de elevada cilindrada y cortos desarrollos eleva notablemente el consumo de gasolina. Durante nuestro largo viaje por asfalto, hemos utilizado sólo tracción delantera (interruptor en 2WD), para reducir el rozamiento mecánico, pero con el viento patagónico soplando inmisericorde (lo que se gana con el viento “en cola” no se compensa cuando sopla de frente) y las tremendas jornadas de pista de ripio a buen ritmo, el consumo medio ha sido de 9,8 litros a los 100 km. En condiciones menos extremas y a ritmos más moderados, cabe esperar un consumo medio de gasolina del orden de 7 a 7,5 litros cada 100 km. No es un “mechero” turbodiésel, pero el dinamismo y las prestaciones tienen un precio. En la última jornada de viaje (de Santa Rosa a Buenos Aires), la lluvia torrencial fue una constante, llegando a inundar algunas

barriadas de la capital y pueblos aledaños. En estas duras condiciones, el modo de tracción 4WD Auto añadió un plus de seguridad durante los continuos aquaplaning en una encharcada carretera de profundas roderas longitudinales (producidas por los sobrecargados camiones). Sin embargo, echamos de menos un mejor barrido de los **LAS LLUVIAS TORRENCIALES DURANTE LA ÚLTIMA PARTE DEL VIAJE SUPUSIERON UNA EXIGENTE PRUEBA PARA EL SISTEMA DE TRACCIÓN TOTAL, DESARROLLADO POR NISSAN** limpiaparabrisas, especialmente en el lado del pasajero, donde prácticamente solo cubre la mitad de su campo de visión. **POR LA RUTA 40** Las carreteras de ripio son una constante en Suramérica y representan un escenario muy diferente al tipo de pistas que estamos acostumbrados en Europa e incluso en el norte de África. Para situarte, comentaremos que

EL MERCADO TT EN ARGENTINA

Con una extensión casi seis veces la de España para una población similar, Argentina es un territorio enorme, con una red de carreteras asfaltadas de buena calidad, pero escasa, sobre todo lejos de la provincia de Buenos Aires. En consecuencia, a circulación todoterreno es una constante en el país, especialmente en su vasta red de carreteras de ripio (gravilla). Estas carreteras no asfaltadas, pero normalmente en buen estado, son recorridas diariamente por miles de vehículos, la mayoría de ellos de tracción a un solo eje. Los argentinos disfrutan de gran afición a los vehículos todoterreno, especialmente a las camionetas (pick up), que son legión en cualquier punto de su geografía. En los últimos años, el parque de vehículos se ha renovado profundamente, aunque todavía se pueden ver viejas camionetas de procedencia norteamericana, como las Ford F-150, Dodge D-100 o Chevrolet C10, con más de cuarenta años de vida. Actualmente, el mercado de camionetas (y de todoterrenos) está dominado por los Toyota Hilux, Ford Ranger y, algo menos, por el Volkswagen Amarok, todos ellas fabricados en el país. La popularidad de las camionetas es tal que en 2013 el Hilux se colocó sexto absoluto en el ranking de ventas de automóviles. Un hecho decisivo para decantar la compra de una camioneta nueva es la menor presión fiscal ejercida

sobre estos vehículos. Muy populares son también las camionetas derivadas de turismos, como la atractiva Fiat Strada, derivada del turismo Palio y, al igual que este, de tracción delantera, aunque con eje rígido (y ballestas) trasero. Las camionetas son legión y ganan por goleada a los todoterrenos cerrados, aunque de vez en cuando se pueden ver algunos Jeep Wrangler y Toyota Land Cruiser (Series 120, 150 y 200). Pero estos coches (autos, en jerga argentina) también son llamados “camionetas” 4x4. De hecho, el Renault Duster se vende (con gran éxito) como una robusta y dura camioneta 4x4. En la conversación coloquial, un argentino hace referencia a “la” Duster. Tan populares como los pick-up son los todocaminos de numerosas marcas, que en Argentina han encontrado un filón. Considerados popularmente también como camionetas, el de mayor éxito es “la” Ford Ecosport (cuarto en el ranking absoluto de ventas en 2013), de gran tradición en el país, que este año estrena un nuevo modelo de atractivas líneas que también se vende ahora en España. Asimismo, son fáciles de encontrar “las” Toyota Rav4 y Honda CR-V. Pero mucho más populares (y baratos) que estos auténticos “todocaminos” están las versiones “elevadas” de turismos de tracción delantera, como el Renault Sandero (Dacia, en España), Fiat Palio



“Adventure”, o el CrossFox de Volkswagen, la marca líder de ventas en el país suramericano. En un intento de entrar en este lucrativo segmento, algunas marcas han diseñado modelos específicos, como el sorprendente Citroën C3 Aircross, derivado del turismo que conocemos, con la rueda de repuesto “colgada” en el portón posterior y neumáticos AT de 16”, para ofrecer el deseado aire aventurero. La práctica totalidad de estos modelos está impulsada por motores de gasolina, que en muchos casos han sido transformados para ser alimentados por gas natural comprimido (GNC) o gas licuado de petróleo (GLP).



Las playas de la Patagonia Atlántica son inmensas y desoladas. El agua está muy fría.



en estas pistas circula todo tipo de vehículos, incluyendo muchos turismos “normales” (como los europeos), camiones enormes y algunas motos (normalmente de viajeros “trotamundos”). Las pistas de ripio disponen normalmente de un buen mantenimiento, y la motoniveladora pasa con frecuencia, por lo que la superficie es bastante regular y, como mucho, aparece el famoso “serrucho”, que los más afrancesados conocerán como “tôle ondulé”. Pero aunque el tráfico de vehículos es escaso, hay dos detalles importantes que convierten estas pistas o carreteras en muy peligrosas: la gravilla utilizada (ripio) es terriblemente deslizante y, como las distancias a recorrer son enormes, con rectas eternas, normalmente la velocidad de crucero es elevadísima (más de 100 km/h). En consecuencia, los errores se pagan muy caros en forma de aparatosos vuelcos. De hecho, el vuelco está expresamente excluido en la mayoría de los seguros a todo riesgo. En este difícil escenario, el Duster se encuentra como pez en el agua. Su elevada altura libre al suelo (22 cm) resulta más que suficiente para no tocar con los bajos



Ruta Nacional 41, cerca de Los Antiguos. Típica pista de ripio; deslizante y muy peligrosa debido a las altas velocidades que se alcanzan en ella.



en las roderas más marcadas, ni en las compresiones de la suspensión, habituales al cruzar las rejillas de los pasos canadienses (“guardaganados” en Argentina), que sirven de barrera para los animales de las distintas fincas. En consecuencia, el conductor del Duster viaja despreocupado sin temer golpear el suelo con los bajos del motor y la carrocería. No obstante, unas protecciones más completas y de mayor consistencia serían bienvenidas, pues la práctica totalidad de los bajos está expuesta a las piedras. Al final del viaje el tubo de escape y silenciadores de nuestro coche mostraban numerosas huellas de impacto de piedras.

La estabilidad en recta resulta impecable, cortesía de su amplia batalla y buen guiado de las suspensiones. En la pista siempre hemos circulado con el interruptor de tracción en 4WD auto, para acoplamiento automático de la tracción trasera en caso necesario. Este sistema All-Mode 4x4 de tracción total no permanente y diseño Nissan funciona muy bien y ofrece tracción a las cuatro ruedas de inmediato cuando hace falta, porque detecta que las ruedas delanteras comienzan a patinar. La suspensión de nuestro “zurrado” Duster daba muestras de desfallecimiento y pedía a gritos nuevos amortiguadores a medida que avanzaban el viaje y la “paliza”. El antibloqueo ABS no desconectable representa un riesgo añadido, pues en caso

de emergencia, por ejemplo ante el frecuente cruce de un ñandú (de la familia del avestruz), o guanaco, la distancia de frenada se alarga irremediamente y resulta muy complicado detener el coche. Un desconectador manual de ABS (como las motos de trail), o una programación específica del ABS para tierra serían muy bien recibidos. De hecho, el único susto que tuvimos durante nuestra prueba fue al “tragarnos” una enorme zanja abierta por el agua de lluvia y traicioneramente oculta

CON 30.000 KILÓMETROS DE DURAS PRUEBAS A SUS ESPALDAS, NUESTRO “ZURRADO” DUSTER PEDÍA A GRITOS UNOS AMORTIGUADORES NUEVOS... Y UN ABS DESCONECTABLE EN PISTA

tras un rasante en curva en una remota pista de montaña (Ruta Nacional 41, cerca de Los Antiguos y el Paso Fronterizo Roballos). Aunque en ese momento la velocidad era reducida (60 km/h), nos fue imposible detener el Duster, pues el ABS entró de inmediato en funcionamiento, impidiendo el bloqueo de los neumáticos (que sobre la gravilla resulta fundamental para detener de inmediato el vehículo). El impacto de las dos ruedas del lado izquierdo contra la pared frontal de la zanja fue tremendo, y el Duster se desplazó lateralmente más de dos metros. El eterno

instante de silencio con el alma encogida, esperando la inmediata inmovilización del coche o alguna rueda arrancada de cuajo se saldó con una sonrisa nerviosa de los ocupantes, y el Dacia, perdón Renault, continuando su viaje como si nada. Realmente la robustez del sistema independiente de suspensión y el chasis nos han dejado impresionados. Por fortuna, nuestro Duster argentino no disponía del ESP o control de estabilidad, un engorro añadido para circular por pista.

Si afrontas un camino algo más escarpado, la primera marcha resulta ideal para pequeños pasos de franqueo que, a priori, parecerían excesivos para un todocamino, pero que con el mando giratorio del sistema All- Mode 4x4 enclavado en “lock” (la tracción se reparte fija entre ambos ejes) se superan con más facilidad de la esperada. Siempre que seas consciente de que no llevas un auténtico todoterreno con reductora, el Duster te sorprenderá con sus habilidades camperas; uno de los mejores todocaminos en este apartado.

Los neumáticos instalados en el Duster ofrecen unas medidas y perfil ideales (215/65-16) para combinar a la perfección el rodaje por pista y carretera. En nuestro caso, eran unos asfálticos Michelin Latitude Tour HP fabricados en Italia, que tuvieron un comportamiento irreprochable, sin un solo pinchazo en toda la prueba.

El imponente y característico pico Fitz Roy en El Chaltén domina una enorme extensión patagónica.



La animada y muy turística población de El Calafate es el punto de partida para visitar el glaciar Perito Moreno (arriba, a la izquierda). Dispone de aeropuerto y todos los servicios. Los guanacos son un peligro constante en las pistas de Patagonia (arriba, a la derecha).

ZANZANDO: DE CARRO PELAS AMÉRICAS

De los numerosos trotamundos que encontramos durante nuestra prueba en los más variados medios de locomoción nos impresionaron especialmente Liane Araki y Dan Suguio. Estos dos brasileños de Sao Paulo han decidido tomarse un año sabático en su trabajo como abogados y están recorriendo América, desde Ushuaia hasta Alaska, a bordo de su bien equipado Land Rover Defender 110. Coincidimos con ellos durante varios días por la ruta 40, desde El Calafate hasta la población de Perito Moreno, y fue un placer conocerles. Si quieres seguir paso a paso la aventura o contactar con Dan y Liane, puedes visitar su muy prolíja página web: www.zanzando.com

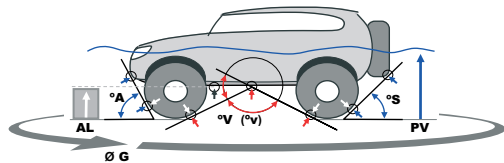


LA OPINIÓN TT

Desprovisto del control electrónico de tracción que se monta de serie en las variantes europeas y dotado del motor de gasolina de 2,0 litros, el Duster respondió mejor de lo esperado, sobre todo ante los baches imprevistos como los encontrados en las pistas de ripio. Su compromiso entre versatilidad y economía de uso es un imbatible argumento de ventas.

Carrocería	★★★★
Habitáculo	★★★★
Motor	★★★★
Transmisión	★★★★
Suspensiones	★★★★
EuroNCAP	★★★★
Total	★★★★

COTAS



AL - ALTURA LIBRE	21 cm
°A - ÁNGULO DE ATAQUE	29º
°V (°v) - ÁNGULO VENTRAL	29º (151º)
°S - ÁNGULO DE SALIDA	36º
PV - PROFUNDIDAD DE VADEO	35 cm
Ø G - DIÁMETRO DE GIRO	10,4 m

FIJATE EN: Aunque las cotas no son extraordinarias, el Duster permite desenvolverse por zonas rotas, si bien debemos extremar la precaución, ya que es fácil acabar rozando con la carrocería.

Gracias a la Gendarmería Nacional Argentina del Paso Internacional Rodolfo Roballos y de la población de Perito Moreno, provincia de Santa Cruz, nuestro Duster pudo ser rescatado de una inmovilización en una zona despoblada y desprovista de cobertura de teléfono móvil.

2.0 138 CV LUXE 4X4 NAV
MOTOR

Cuatro cilindros en línea, inyección indirecta de gasolina; 1.998 cm³ (82,7 × 93 mm); compresión, 11,2:1; 4 válvulas por cilindro DOHC; 138 CV (103 kW) a 5.500 r.p.m.; 193 Nm a 3.750 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Tracción: Delantera con conexión automática del eje trasero.

Cambio: Manual, de seis velocidades, embrague monodisco, en seco.

BASTIDOR

Chasis: Estructura autoportante.

Suspensión: Delante: Independiente McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Detrás: Independiente brazos tirados, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

Frenos: Delanteros: discos ventilados; traseros: tambores, con ABS, EBA y EBD

Dirección: Cremallera, con asistencia hidráulica; diámetro de giro, n.d.

Ruedas: 215/65-16

DIMENSIONES

Largo/Ancho/Alto, 4.315/ 1.822/ 1.690 mm

Batalla, 2.673 mm

Vías del/tras, 1.559/1.560 mm

Peso, 1.380 kg Depósito, 50 L

Maletero, 400 litros

Máximo remolcable: 1.500 kg

PRESTACIONES, CONSUMO Y EMISIONES

Vel. máx. 178 km/h; 0-100, 11,1 seg;

Consumo (urb/extra/comb.), n.d./ n.d/ n.d. L/100 km

CO₂, n.d. Autonomía, n.d.

EQUIPAMIENTO

ABS, EBA y EBD, airbag para conductor y pasajero, cinturones de seguridad regulables en altura, tres reposacabezas traseros, barras de techo plateadas, faros antiniebla, llantas de aleación de 16 pulgadas, paragolpes en color de la carrocería, asiento trasero abatible 1/3-2/3, detalles cromados en el salpicadero, tapizado de los asientos ‘Star Grey’, volante de poliuretano, aire acondicionado, asiento del conductor regulable en altura, cierre centralizado, ordenador de a bordo, dirección asistida, retrovisores exteriores eléctricos, elevalunas delanteros eléctricos, radio CD con Mp3, conexión USB y Aux-In, Bluetooth manos libres, sistema de navegación, sensores de aparcamiento traseros, tracción total con selector de modos –2WD, Auto y Lock–, rueda de repuesto de tamaño normal.