



Dacia Spring er kåret som verdens grønneste elbil

Med fem stjerner ud af fem mulige er elbilen Dacia Spring er blevet tildelt prisen Green NCAP Best Car of 2022, hvilket betyder, at den efterlader det mindste aftryk på miljøet af alle biler. Nummer to og tre i kåringen blev Tesla Model 3 og Cupra Born. Dacia Spring tog først og fremmest prisen, fordi den fik højeste rating nogensinde i måling af energieffektivitet.

Samtidig er Spring billigste elbil til salg i Europa. Indtil videre, for der er udsigt til, at den bliver slået af BYDs nyeste mikro-elbil Seagull, hvis denne som forventet kommer med et discount-batteri uden litium. Trods dårlige karakterer i crashtest hos Euro NCAP er den lille elbil blevet en succes med mere end 100.000 solgte eksemplarer.

Motorjournalisterne hader Dacia Spring

Med hårde ord som "Impoverende jammerlig", "glem den", "køb ikke denne bil" og lignende har danske motorjournalister med få undtagelse slået fast, at de hader Dacia Spring. Blandt undtagelserne hører FRIs Hans Uffe Christensen, der hæfter sig ved bilens lave pris og gode udnyttelse af batterikapaciteten.

"Måske hænger de mange dårlige anmeldelser sammen med, at motorjournalister i modsætning til forbrugerne ikke selv skal betale," lyder det fra FRIs bilanmelder. Teslas dramatiske prisned-sættelser viser, at elbiler er ekstremt prisfølsomme. Derfor haster det for europæisk bilindustri med at lancere billige elbiler til folk med almindelige indkomster.



Langtur på diesel

FRI er taget på roadtrip i den nye Dacia Duster.

AF HANS UFFE CHRISTENSEN - FRI@BERLINGSKEMEDIA.DK
FOTO: WINTER-ADVENTURES.COM

Hver gang jeg tester en moderne dieselmotor, bliver jeg trist til mode over, hvor uretfærdigt denne biltype er blevet behandlet. Alle dieselmotorer er i dag udstyret med diverse filtre, der gør dem fornuftige, når det gælder forurening. En videnskabelig test foretaget af Teknologisk Institut i Århus viste, at en Peugeot 308 i dieselform var væsentligt mindre forurenet end en tilsvarende benzindrivne.

Diesel udleder mindre CO₂, fordi motoren udnytter brændstoffet mere effektivt. Derfor går de også længere på literen. De udleder også mar-

kant færre partikler takket være filtrene. Testen i Århus viste, at der kom ca. 50 gange flere partikler ud af benzindrivne end af dieselmotorer. Sidstnævntes udstødning var renere, end den luft motoren sugede ind.

Dertil kommer dieselmotorernes legendariske holdbarhed. Det gælder ikke kun de dyre udgaver fra Mercedes, som taxavognmænd og andre med stor kørselsbehov ofte vælger.

Helle Linnerup og hendes samlever Ehlers Schytt ejer Vinderup Taxa og Tea Struer. De har i alt 70 dieseldrevne Dacia biler i flåden. Bilerne har kørt millioner af kilometer bl.a. som Flextrafik-vogne i Jylland og på Fyn.



Bilen kører udmærket på landevej. Så længe hastigheden holdes nede. Den Y-formede front er blevet mere moderne at se på.



Specifikationer Dacia Duster dCi 4WD

Pris: 279.990 kr.
Topfart: 170 km/t
0 – 100 km/t: 10,2 sek.
Forbrug WLTP: 18,9 km/l
Forbrug målt: 19,8 km/l
Motorydelse: 115 hk
Moment: 260 Nm
Længde/bredde/højde:
434/180/262 cm
Bagageplads: 467/1.614 liter

Duster elsker at køre i terræn, og firehjulstrækket er super effektivt. Frihøjden er stor, og bagageklappen åbner over to meter.



Kabinen er blevet mere stilren og velforsynet end i forgyngeren. Der er bl.a. to USB-stik. Materialerne er rustikke, men holdbare.

hver 100.000 kilometer,” tilføjer Ehlers Schytt, der med en mekanikeruddannelse i bagagen står for vedligeholdelsen.

Duster elsker sand og mudder

Nu sidder jeg selv i en Dacia med samme motor. Ikke en Logan, men derimod den helt nye udgave af firehjulstrækkeren Duster. Indledningsvis konstaterer jeg, at den er pænt udstyret med bl.a. fartpilot og kameraer bagud, til siden og fremad. Ikke dårligt for Danmarks billigste 4WD med dieselmotor. Jeg har planlagt en langtur for at se, om brændstoføkonomien er som lovet i denne ret høje og tunge bil.

Jeg henter den i Albertslund, kører nogle dage rundt i København, og sætter derefter kursen mod Jyllands vestkyst i strid modvind.

Jeg erfarer hurtigt, at det ikke er markedets mest sofistikerede die-

selbil trods alle opdateringerne og det pæne, men noget plastdominerede interiør. Den ligger en smule uroligt på vejen. Retningsstabiliteten kunne være bedre. Støjniveauet er til at bære, men den uopslidelige motor lader høre fra sig. I det hele taget har den det bedst under 110 km/t.

Da jeg når Rømø's brede sandstrand, er den i sit rette element. Jeg kan køre helt ud i strandkantens løse sand og fræse over klitter, uden at firehjulstrækket giver op. Den seje dieselmotor, der allerede leverer maksimalt drejningsmoment ved lave omdrejninger, behøver kun beskedne gasgivning for at forcere selv store forhindringer.

Med til billedet hører, at første gear er ekstremt lavt. Det er til gengæld ret irriterende ved bykørsel, hvor man lige så godt kan starte i 2. gear. Automatgear kan ikke tilkøbes.

Dommen



For:

- + Pris
- + Terrænegenskaber
- + Forbrug
- + Holdbarhed

Mod

- Sikkerhed
- Retningsstabilitet
- Plastkvalitet
- Støjniveau

Nøjsom

Måleren viser, at bilen over ca. 400 kilometer - inklusiv drengerøvs-kørsel i klitlandskaberne - kun har brugt lidt over en kvart tankfuld. Det er for tidligt at køre hjem. Så det går retur over den 9,2 kilometer lange dæmning, der blev påbegyndt som beskæftigelsesprojekt i 1938. Med solen i ryggen nyder jeg den pragt-

fulde udsigt over Vadehavet, der kom på UNESCOs liste over verdensarv i 2014.

Herefter mod syd langs dæmninger, sluser og særprægede marskflækker. Planen er at køre tanken helt tom for en nøjagtig måling, men instrumentet viser stadig en forbløffende evne til ikke at ville falde. Så jeg beslutter at forlænge turen tværs over det nordligste Tyskland til Egernførde, hvor jeg gerne vil se ubådsbasen.

Trafikken viser sig aldeles rædselsfuld, da jeg nærmer mig kystbyen, så jeg dropper ubådene til fordel for et kig på marineskolen Murwik i Flensborg. Her regerede admiral Karl Doenitz det sønderbombede 3. Rige, efter at Adolf Hitler havde taget livet af sig selv, fru Hitler og hans elskede schæferhund Blondi.

Hjemad sætter jeg farten op. Det sætter gang i forbruget, selv om jeg holder mig til forhjulstræk. Lidt efter Sorø begynder tankmåleren at lyse. De sidste fem liter rækker lige akkurat til afleveringsstedet i Albertslund, hvor der ikke længere er udslag overhovedet.

Projekt "tom tank" er fuldført. I alt har jeg ifølge min GPS kørt 991 kilometer. Der er 50 liter i tanken. Dvs. knap 20 kilometer på hver liter diesel á 12 kroner. Kom an elbiler. Langturen var en sand fornøjelse, og jeg vælger at lukke øjnene for, at Duster ikke har klareret sig særligt godt i Euro NCAPs crashtest.

