

Deficiențe, zgomote și defecte

| Nr | Problema | Incidența | Cauza | Concluzie | Rezolvare | Observații |
|----|---|-----------|--|--|--|--|
| 1 | Aeroterma produce un miros de plastic/ebonită încălzit sau "ars" de la prima utilizare, mașina fiind nouă. | Medie | Nu este un defect propriu-zis. Resturi minuscule de plastic și alte materiale rămase din timpul depozitării și asamblării aerotermei sunt încălzite/arse și produc acel miros. | Calitate slabă. | Pe măsură ce aeroterma funcționează, mirosurile vor dispărea. | |
| 2 | Aeroterma se opreste din functionare daca este folosita pe treapta 1 de ventilare si caldura maxima. Dupa racirea ei porneste din nou. | Mica | Reostat cu contact imperfect sau defect. Posibile dilatari ale pieselor de plastic din cauza caldurii mari si a ventilatiei insuficiente. | Calitate slaba | Se rezolva contactul imperfect sau se schimba panoul cu rezistente de comanda al aerotermei. | E bine sa se evite incalzirea maxima cu ventilatie minima. |
| 3 | Anvelopele au aderența scăzută | Toate | Anvelope marcile Montana, Kormoran și Barum, cele mai ieftine modele. | Economie. | Conducere preventivă și schimbarea lor la prima ocazie. | Variantele Ambition sunt livrate cu anvelope de o calitate mai bună (Michelin Energy). |
| 4 | Bancheta spate nerabatabila si cu spatarul nerigidizat | Toate | | Economie. | | |
| 5 | Bordul se reflecta în parbriz. | Toate | Unghiul pe care îl face bordul este nepotrivit. Culoare bord cam deschisă. | Deficiența de proiectare. Lipsa studiu de ergonomie. | Acoperire cu materiale închise la culoare și mate. | |
| 6 | Butonul de acționare a vitezei de ventilație a aerotermei este "invers". | Toate | Sensul de acționare este invers față de cel normal (este utilizat arcul stânga-dreapta inferior, cu vârful de indicare în jos, în loc de cel superior). | Deficiența de proiectare. Lipsă studiu de ergonomie. | | |
| 7 | Centura de siguranță scârție când este cuplată (nu la cuplare, ci cât timp este cuplată). Scârțâitul apare mai frecvent când este frig. | Toate | Zgomotul este emis de cupla centurii, aflată între scaune. | Calitate slabă. | Se unge interiorul cuplei, preferabil cu un spray lubrefiant. | |
| 8 | Comenzile aerotermei intra "in conflict" cu pozitia schimbatorului de viteza in treptele 1, 3 si 5. | Toate | Plansa e prea "aproape" sau comenzile nu sunt amplasate corect pe plansa. | Deficiența de proiectare. Lipsa studiu de ergonomie. | | |
| 9 | Comenzile pentru deschiderea geamurilor din spate plasate izolat | Toate | | Economie. | | Doar la varianta Ambition. |

| | | | | | | |
|----|---|--------------------|--|--------------------------------------|--|--|
| 10 | Confort acustic mic in interior | Impresie personala | Insonorizare slaba in habitacul | Economie. | Insonorizare suplimentara (podea, in spatele banchetei, la pedalier, portierele, etc.). | Din Septembrie 2005 Dacia monteaza o placa insonorizanta deasupra pedalierului si in jurul coloanei de directie, deoarece acea zona transmite foarte usor zgomotul motorului. De asemenea, variantele Diesel au o insonorizare suplimentara pe capota si intre motor si habitacul. |
| 11 | Cutie de viteze neadaptata masinii | Toate | Cutie de viteze deficitar etajata, s-a urmarit reducerea consumului. | Economie. | | La variantele Diesel cutia de viteze este adaptata ceva mai bine la motor. |
| 12 | Datele partiale din calculatorul de bord se reseteaza. Uneori se reseteaza toate datele. Nu are legatură cu resetarea automată în momentul depășirii capacității uneia dintre memorii - descrisă în manualul mașinii. | Toate | Cauză necunoscută deocamdată. Calculatorul de bord pare să fie sensibil la "zgomote" electrice ce apar pe liniile de alimentare. Este posibilă o filtrare insuficientă a alimentării sau a unor intrări (RST?) prea sensibile. | Dacia-Renault nu are nici o soluție. | Preventiv se schimba blocul cu indicatoare (ceasuri). Nu rezolva problema. Deocamdată nu există o rezolvare. (ecranare?; filtrare suplimentară a alimentării?) | Resetarea este aparent aleatoare dar poate fi legata de utilizarea RCS/RCD, faruri, semnalizatoare, ciclul pornire/oprire motor, umiditate mare. |
| 13 | La accelerarea ceva mai puternică a motorului, zgomotul motorului se schimbă, ca și cum ar lucra în 3 cilindrii, se aseamănă cu un zgomot de motor uzat. (motorizare MPi) | Toate | Sistemul de eșapament este insuficient acordat. Lipsă elemente flexibile. Amortizare deficitară a eșapamentului. | Economie, calitate slabă. | | |
| 14 | La apasarea/eliberarea usoara a franei in rampa/panta placutele de frana emit un zgomot si vibreaza (tremura). | Toate | Nu este un defect propriu-zis, e o problema de uzura (placutele nu au inca o suprafata de contact uniforma). | | Zgomotul va dispere dupa un timp de utilizare al masinii. | Problema apare si la alte marci de automobile. |
| 15 | La relanti, zgomotul motorului se schimba, mai evident cu ambreiajul cuplat si este mai "normal" cu ambreiajul decuplat (pedala apasata) | Toate | Discul de ambreiaj nu mai apasa uniform, arcurile lui se slabesc. | Calitate slaba. | Zgomotul va apare dupa un timp chiar daca se schimba ambreiajul. Este specific modelului de ambreiaj folosit. | "Zgomot tehnologic" |

| | | | | | | |
|----|--|--------------------|---|--|--|---|
| 16 | La viraj maxim pe loc sau cu viteză mică, apare un scârțâit. | Mica | Zgomotul este provocat de cele mai multe ori de frecarea anvelopelor de suprafața de rulare. Mai poate proveni de la ungerea insuficientă a tijeii amortizorului, flanșele amortizoarelor, capetele de bară, bușile antirulii sau un rulment de pe coloana de direcție din habitacul. | | Dacă zgomotul pare să vină din exterior, suspectați anvelopele, dacă pare să vină mai mult din habitacul, suspectați o ungere insuficientă la coloana de direcție sau conexe. De asemenea, luați în considerare ungerea tijeii amortizoarelor (cu spray lubrefiant). | Pentru a determina dacă zgomotul provine de la anvelope, se face un test pe o suprafață cu nisip, dacă nu scârțâie pe nisip e de la anvelope. |
| 17 | Lamela de la usita busonului de combustibil este neasigurată | Toate | | Economie. | Lamela de la usita busonului de rezervor se asigura cu o sarma ordinara | Dupa asigurare sarma nu zdrangane si nu introduce alte zgomote parazite in habitacul. |
| 18 | Lipsesc releele pe circuite importante (lumini) | Toate | | Economie. | | Se pot monta, preferabil in compartimentul motor, nu in zona volanului (sau pe aproape). |
| 19 | Manerul interior al usii este incomod, mic si materialul cu care este acoperit se murdărește ușor. | Toate | | Economie. Lipsa studiu de ergonomie. | | Manerul este cu adevarat meschin. |
| 20 | Martorul de airbag pasager clipește fara motiv cand este frig. | Toate | Din cauza condensului. | Economie. Izolare insuficienta sau control slab al calitatii. | | |
| 21 | Masina nu este suficient de "nervoasa" | Impresie personala | Catalizatorul este prea mic pentru ca nivelul de combustibil sa fie mai mare. S-a urmarit un consum mic. | Economie + consum mic. | | |
| 22 | Motorul are un zgomot/țacănit când este rece. Zgomotul poate fi asemănat cu cel de "diesel". | Toate | Ungere insuficientă a tacheților, nu ajunge uleiul așa de repede la ei. | | Zgomotul se va atenua pe măsură ce uleiul va unge toate componentele motorului. | Deocamdată problema pare să afecteze doar motorizările MPi. Este o problemă comună încă de la Dacia Solenza. Apare și la alte modele Renault. |

| | | | | | | |
|----|---|--------------------|--|--|---|---|
| 23 | Motorul este zgomotos (motorizare MPI) | Impresie personala | Surse de zgomot: tacheti cu patina, injectoare, nr. minim de senzori, bobine de aprindere fara depistare de faza, echilibrarea deficitare a ansamblului motor, suspensie pendulara cam rigida, mod cam "zgomotos" de prindere a accesoriilor (alternator, compresoare AC si DA). | Economie, nu s-au implementat sisteme silentioase si scumpe. | | La variantele Diesel pompa de servo-directie este separata si electro-hidraulica. Tot la variantele Diesel suspensia motorului este mai adaptata motorului (imprumutata de la Renault Clio, la fel si puntea fata). |
| 24 | Motorul ramane turat la turatia maxima (motorizare MPI) | Medie | Cablul de acceleratie se blocheaza (gripeaza), nu mai aluneca in teaca lui. | Calitate slaba. | Se greseaza cablul de acceleratie. | La variantele Diesel acceleratia nu mai este cu cablu, ci electronica. |
| 25 | Motorul se aude "ca unul diesel" la relanti. Zgomotul se moduleaza in functie de consumatorii aflati in functie. Când se apasa ambreiajul zgomotul de diesel se atenuaza/dispare. | Toate | Arcurile de la ambreiaj isi pierd elasticitatea si provoaca mărirea unor jocuri. Jocurile provoaca acel zgomot. Este posibil sa fie si din cauza culbutorilor cu patina (jocuri mari, sensibili la temperatura). | Calitate slabă. | Se schimba kit-ul de ambreiaj. De obicei zgomotul va reapare, dupa un timp. | Deocamdata problema pare sa apară doar la motorizările MPI. Este o problemă comună încă de la Dacia Solenza. Apare si la alte modele Renault. |
| 26 | Motorul vibreaza la relanti. | Toate | Tampoanele de amortizare ale motorului sunt rigide. | Economie. | | Deocamdata problema pare sa afecteze doar motorizările MPI. |
| 27 | Motorul/caroseria vibreaza in mod neobisnuit la turatia de 2000 rpm. | Toate | Sistemul de esapament intra in rezonanta | Deficienta de proiectare/adaptare. | | Problema este comună încă de la Dacia SuperNova si Solenza. |
| 28 | Oglizile retrovizoare laterale sunt usor iesite din gabaritul masinii. Cea din dreapta este acoperita partial de stalpul masinii. | Toate | | Deficienta de proiectare. Lipsa studiu de ergonomie. | | |
| 29 | Pedala de accelerare vibreaza | Mica | Este pe cablu si in contact cu motorul | Economie. | | La variantele Diesel acceleratia este electronica - fara vibratii. |
| 30 | Pedala de acceleratie se blocheaza sau nu comanda corect injectia sau se misca anormal (greu), (motorizare Mpi) | Medie | Cablul de acceleratie defect sau gripat. | Calitate slaba | Se inlocuieste cablul de acceleratie sau se greseaza (impreuna cu restul parghiilor actionate). | Problema este mai comuna la cele fabricate dupa luna 2005, cu panoul de sigurante motor pe contra-aripa. |
| 31 | Pedala de ambreiaj vibreaza la decelerare | Mica | Este pe cablu si in contact cu motorul | Economie, trebuia sa fie hidraulica | Nu se actioneaza ambreiajul la decelerare. | La variantele Diesel s-a montat o contragreutate de amortizare pe cablu, suplimentara la cea de la capatul lui. |

| | | | | | | |
|----|---|-------|--|--|--|--|
| 32 | Pedalele au o pozitie destul de incomoda | Toate | Din cauza ambreiajului pe cablu, pedala de ambreiaj are cursa lunga si de aici rezultatul mediocru al pozitionarii celorlalte pedale (cu cursa mai scurta) | Economie | Se poate regla pedala de ambreiaj. | |
| 33 | Plansa centrala a bordului "neterminata" in zona inferioara | Toate | In zona "neterminata", la variantele pentru Rusia este montat un carenaj de plastic care acopera conductele de aer cald care se duc in spate. | Economie. Depinde de regiunea de comercializare. | Se monteaza carenajul pentru a "cosmetiza" aspectul. | |
| 34 | Portbagajul nu are maner, pentru a-l inchide fie te murdaresti pe maini, fie folosesti cheia pe post de maner | Toate | | Deficienta de proiectare. Lipsa studiu de ergonomie. Economie. | Pentru inchidere se poate folosi un snur sau o curelusa prinsa pe spatele usii de portbagaj, de care se trage. | Se mentine masina curata tot timpul... |
| 35 | Portbagajul se deschide repede si are tendinta sa se balanseze | Toate | Arcuri prea puternice, neamortizate la capat de cursa. Balamalele prea in interior - ocupa spatiul util superior in portbagaj. | Economie. | Reglare sau montare amortizare suplimentara. | |
| 36 | Pozitia rotii de rezerva in portbagaj produce pierdere de spatiu | Toate | Este invers de cum ar fi normal. Spatiul din interiorul rotii poate fi folosit (cric, chei, etc.). | Economie. Deficienta de proiectare. | Se scurteaza surubul de prindere si se inverseaza pozitia rotii. | |
| 37 | Praf, mirosurile neplacute si frunzele cazute ajung in habitacu. | Toate | Lipseste filtrul de praf/polen. | Economie. | Se poate monta unul improvizat. | Dacia s-ar putea sa fabrice unul, nu se stie cand. |
| 38 | Scaunele scârțâie. Scârțâitul apare mai frecvent când e frig. | Toate | Scartie captuseala de vinil, rozeta de reglare, spatarul, cablul de reglaj lombar, prinderea la arcuri | Economie. | Căptușeala se poate acoperi cu velur. Pentru restul surselor de zgomote scaunul trebuie demontat și unse piesele componente. | |

| | | | | | | |
|----|--|-------|--|--|--|--|
| 39 | Schimbatorul de viteze nu comută ușor treptele (agață în a I-a, a II-a și eventual în marșarier). Poate "agăța" doar la marșarier. | Medie | Cel mai probabil: o problema de paralelism între șurubul de prindere a levierului de maneta schimbatorului de viteza și comanda de pe cutie. Alte cauze: Timoneria nu este unsa suficient. Discul de ambreiaj nu apasa uniform pe placa. Reglaj incorect al levierului de comanda a cutiei. Uleiul din cutie este vascos la temperaturi mici. Ulei insuficient in cutie. | Deficienta de proiectare/asa mblare. Economie. | Se rotește cu cca. 1 mm, cel mult 2 mm, levierul de legatură între schimbator și capătul care acționează cutia de viteze a aceluiasi levier. Alte rezolvări: Ungere timonerie. Posibila schimbare ansamblu ambreiaj-cutie. Se schimba levierul (oficial nu se regleaza). Se schimba uleiul din cutie. Se completeaza uleiul. | Problema este mai comuna la motorizarea 1.4MPI cu cutia de viteze JH1 053, dar apare si la 1.6MPI/JH3. De obicei are loc dupa cateva mii de Km, dar temperaturile scazute favorizeaza aceasta problema si poate apare repede la masinile noi, iarna. |
| 40 | Schimbatorul de viteze scartie cand e frig | Toate | Lipsa ungere la temperaturi scazute. | Economie, control slab al calitatii. | Se unge imbinarea intre maneta schimbatorului si levierul de comanda pana la cutie. | |
| 41 | Schimbatorul de viteze vibreaza | Mica | Schimbatorul este cu priza directa cu levier direct pe cutie | Economie. Era mai bine cu cablu. | | |
| 42 | Scutul motorului vibreaza. | Toate | Este subtire si nu este strans prea bine in fabrica. | Economie, control slab al calitatii. | Ar fi necesare garnituri antivibratie pe suruburile de prindere. | La prima revizie se mai strang suruburile de prindere ale scutului. |
| 43 | Se aude un zgomot continuu (țiuit) când nu este acționată direcția (motorizare dCi). Zgomotul "apare" doar când volanul nu este rotit. | Toate | Servo-directia este actionata electro-hidraulic. Motorul electric emite acest zgomot. Țiuitul apare doar când pompa nu are sarcină - posibil regulatorul de turație al motorului să fie reglat necorespunzător. | Deficienta de fabricare/reglar e. | | Problema apare doar la 1.5dCi Laureate (eventual si la 1.5dCi Ambition). "Zgomot tehnologic" |
| 44 | Sistem de franare prea "asistat" | Toate | Cursa scurta a pedalei de frana. Strange complet frana cu pedala la jumătate din cursa. | Deficienta de fabricare/reglar e. | Nu se stie daca se poate regla. Este necesara obisnuinta. | La variantele Diesel franele fata sunt echipate cu discuri duble ventilate. |
| 45 | Sistemul de esapament. | Toate | Acordat deficitar, cu putine batatoare acustice, fara element flexibil, cu camere de detenta mici. | Economie. | | |
| 46 | Sistemul de incuietori posibil periculos in caz de accident. | Toate | Se foloseste cui percutor in loc de ureche. La accidente cuiul percutor se indoaie mai usor decat urechea, si poate bloca usa. | Economie. | | |

| | | | | | | |
|----|---|-------|--|---|---|---|
| 47 | Stergatoarele "sar" pe parbriz si "scartie". | Toate | Arcul care preseaza lamela pe parbriz e prea puternic si lamela de cauciuc este prea subtire si inalta - nu are un profil potrivit. | Deficienta de proiectare. Economie. | Sunt necesare alte stergatoare/lamele. | Comportamentul stergatoarelor originale poate fi "imbunatatit" daca se foloseste o solutie de spalare parbriz mai "uleioasa". |
| 48 | Stergatoarele lasa un "triunghi" nesters, din care se scurge apa | Toate | Stergatoarele sunt egale, si nu asimetrice, pentru a reduce zona "moarta". | Economie. Control slab al calitatii. | Sunt necesare alte stergatoare/lamele, asimetrice. | Sau se regleaza stergatorul din dreapta mai "sus", pentru a micsora zona "moarta". |
| 49 | Stergatoarele nu pornesc automat la spalarea parbrizului | Toate | Nu este facuta legatura dintre comanda de spalare si UCH. | Economie. | Se conecteaza comanda de spalare la pinul EH1-A7 al UCH. | Unii dealeri rezolva aceasta problema inainte de vanzare. |
| 50 | Stop-urile se aprind mai tarziu la apasarea pedalei de frana | Toate | Contactorul este reglat prea "jos" | Deficienta de fabricare. | Se regleaza pozitia contactorului mai "sus". | |
| 51 | Stratul de vopsea si lac foarte subtire | Toate | | Economie. | | |
| 52 | Temperatura in habitacul este destul de mare vara si AC trebuie utilizat la o treapta de ventilatie mare - la care ventilatorul este destul de zgomotos | Toate | Cupola (tavanul) habitacului nu este izolata si daca masina sta in soare puternic temperatura interioara creste prea mult. | Economie. | Se izoleaza cupola cu aluband sau similar. | Treapta de ventilatie necesara pentru 1/2 persoane este mai mica. La 4/5 persoane treapta trebuie marita si odata cu ea si zgomotul ventilatorului. |
| 53 | Ulei pe cureaua de distributie (motorizare MPI) | Mica | Uleiul poate ajunge pe cureaua de distributie de la 2 suruburi ale caror filet comunica cu circuitul de ungere. Unul din suruburi este in partea superioara a curelei (prin zona axului cu came) si unul este mai jos, spre vibrochen (arborele cotit). O alta cauza poate fi simeringul de distributie. | | Suruburile se etanseaza cu un mastic special sau LOCTITE 518 (dupa caz). Eventual se inlocuieste simeringul de distributie. | |
| 54 | Usa torpedoului nu are o pozitie corecta si nu se inchide lumina interioara cu usa inchisa | Toate | Arcul de tensionare al intrerupatorului este prea tare | Deficienta de proiectare/exe cutie. Lipsa control calitate. | Se slabeste arcul. | |
| 55 | Vopselele nemetalizate se cojesc si sunt afectate usor de factori externi | Medie | Calitatea slaba a vopselelor nemetalizate, in special Rosu Passion si Albastru Marin. | Economie, control slab al calitatii. | Tipul de vopsea "Rosu Passion" a fost schimbat de Dacia. | |
| 56 | Zgomot ca un "zdranganit de pietricele" in partea dreapta-superioara a bordului | Toate | Cablul de antena se misca si atinge in diverse locuri pe unde trece prin bord. Se slabesc prinderile lui. Spatii goale in bord, neantifonate. | Deficienta de asamblare. | Se adauga bureti de fixare si insonorizare. Eventual se fixeaza cablul mai bine de conducta de distributie aer dreapta. | |

| | | | | | | |
|----|-------------------------------|------|---|----------------------------|--|--|
| 57 | Zgomot metalic la pornirea AC | Mica | Zgomotul este provocat de compresorul AC - prea mult/putin freon sau prea putin ulei in instalatie. Eventuale scurgeri agent racire din instalatie. | Control slab al calitatii. | Revizie la AC, adaugare ulei sau reumplere cu freon, dupa caz. | |
|----|-------------------------------|------|---|----------------------------|--|--|

Calități

- 1 Pretul mic
- 2 Volumul mare al portbagajului
- 3 Pozitia inalta de condus, ce usureaza coborarea din masina
- 4 Volumul mare al habitaculului si impresia de spatiu
- 5 Accesul rapid si facil la consumabilele din compartimentul motorului
- 6 Sistemul audio decent
- 7 Trenul de rulare (suspensie) adaptat la soselele noastre
- 8 Parasolare care pot fi coborate cu ambele maini
- 9 Vizibilitate buna (mai putin montantii laterali spate)
- 10 Garda la sol buna
- 11 Pozitionarea RCS/RCD "la indemana"
- 12 Greutatea redusa (ce o ajuta oarecum pe teren accidentat)
- 13 Racirea eficienta a motorului
- 14 Servo-directia este reglata bine
- 15 Centurile reglabile pe inaltime sunt foarte folositoare
- 16 Bancheta din spate foarte confortabila
- 17 Scaunul soferului este comod, nu parasesti masina obosit
- 18 Spatiul pentru genunchi al pasagerilor din spate este peste asteptari
- 19 Pasagerul din dreapta nu mai incomodeaza cu genunchiul schimbatorul de viteze

Note:

Informațiile sunt "furnizate" în cea mai mare parte de Klaus Cosmin (aka klaus), dar sunt compilate de Apostolescu Doru (aka DFA) și din mesajele altor membrii ai forum-ului DaciaClub.ro. Le mulțumesc tuturor, chiar dacă nu au contribuit direct.

Aceste informații sunt actualizate/modificate/adăugate destul de des (uneori de mai multe ori pe zi), vă rog să consultați acest document de câte ori aveți nevoie direct de pe site-ul pe care îl găsiți (<http://daciaclub.tehnoplus.net>), dacă îl salvați local s-ar putea să pierdeți multe actualizări și adăugiri.

Dacă ați remarcat greșeli, inadvertențe sau aveți informații noi vă rog să mă contactați pe PM (DFA).