



A Dacia Logan valahol a szükséglet és az autó között egyensúlyoz, mégis sikerült olyan nevek mellé beékelnie magát a világ köztudatába, mint Ceaușescu, Drakula vagy Hagi. Nem csak Nadia Comăneci a 10 pontjával, hanem a konzervlemezről gyúrt olcsó népautó is örökre beégette magát a történelembe. Van, aki szereti, van aki szívből utálja, a lényeg, hogy több százezer rója az utakat.

Hol a rend őrét szolgálja kékfényes fehér ruhában, hol sárgára matricázott taxiként repít végig a városokon, több tízezen vallják elengedhetetlen munkaeszköznek.



A régi X90-es kódnevű típus ideje leáldozott, és a gyári sajtógaléria foszlányain csodálhatjuk meg az új Logant. Nem egyedül jött, hozta Szandinak becézett ikerhúgát is.

Rá se lehet ismerni a régi dacsóra

Daciás berkekben forradalminak számító átalakuláson ment át a Logan-Sandero testvérpáros. Viszonyuk szorosabb lett, sőt nem túlzás pofacsontjuk alapján ikreknek nevezni őket.

Sokkal felnőttebb lett a Logan. Formás, enyhén ék alakú, modern hatású világítóelemek díszítik a frontot. A hűtőrács egyenesen ízlésesnek is mondható, bár a sörnyítő embléma még mindig enyhe túlzás. A méhrácsot formázó műanyag szellőzőnyílásokat nikkelezett díszcsík töri meg. Emészthető, szimmetrikus megoldás.



A spojler alsó részén a szoknya szépen kidolgozott, az új VW Polo felszarvazott műanyag díszeiről koppintották a megoldást. Az összkép több mint rendben van, **Daciás mércével egyenesen szép az autó**

. Meredeken felfelé ível a tetővonal, az új Logan is hozza elődje busás térérzetét.

Az oldalnézet emlékeztet a legjobban az elődre, bár itt is vannak eltérések. Az egyik legszembetűnőbb újítás a kerek idomok bevezetése. Vége a sárvédő alól kikandikáló, ócska műanyag koptató-védő csíknak: az ikreknél a dombokat fémből préselték ki. Ebből a szempontból a nagyobb és szívósabb Dusterre hasonlít a Logan, bár terepezésre azért még ezzel a magabiztos hasmagassággal sem vinném el.

Az ajtókról is lecsiszolták a koppanásvédő sávokat, így a lemezfelületek nagyobbak tűnnek. Talán a kilincs formája hozza a régi Sanderót, de mégis masszívabbnak hat az elődnél. Nagyon csili-vili az új felni garnitúra is, sőt a lyukasabb pénztárcájú klienseknek formás műanyag dísztárcsával kedveskednek.



A két hátsó ajtó párig mint két tojás, olyan egyforma a Logan és a Sandero. A legapróbb részlet, a parányi indexlámpa milliméterre pontosan ugyanott helyezkedik el mindkét modellen. A lényeges különbség a puttonyban van, vagy lenne a Szandi esetén. Megjegyzem, túlságosan VW Polós a hátsó lámpapár, ebből még komoly nézeteltérés származhat a német óriással. Szépen megoldották és jól is néz ki, csak

kár, hogy nem eredeti: látszik a koppintás.

A Logan esetében a hátsó kerékdomborulatok méretes tomport sejtetnek. A kitüremkedés nem vezet félre, a 2.0-ás szedán esetén ismét 500 pluszos csomagtartóról beszélhetünk. Szandi feneke viszont kompaktosan csapott, a hátsó szélvédő íve formás. Sajnos nagyon kísért a „hú de ismerős” utóérzet, **ezt a feneket már láttuk más városi kompakton is.**



Nem győzőm hangsúlyozni, hogy ez a páros a Dacia öt évtizedes történelmének legeltaláltabb modelljei. Ha megfelelő szögben hunyorítunk, szépnek, sőt pozitívan érdekesnek is titulálhatjuk a jövővényeket. Bravo Renault, ez tényleg pofásra sikeredett. A külső ugyan többször is sejteti néhány ismert márka sikeres modelljének megoldását, mégis ezeket tegyük most félre, és elismerően élvezzük a két új francia-dák négykerekűt.

A belső egyenesen sokkoló

Hihetetlen, hogy az új Logan és Sandero genetikai rokonságban áll a 2004-ig kisebb módosításokkal, közel 40 évig életben tartott 1310-esel. Nem túlzás kijelenteni, hogy minden idők legszebb Dacia-belsőjével állunk szemben, ha kinyitjuk az ajtókat. Kicsit Clio, kicsit Mégan, de ez igazából mindegy, mivel ez az első szépnek és élhetőnek mondható Dacia beltér. Teljesen nyugatias, modern és még formatervi elemeket, stílust is fel lehet fedezni.



Van nagy képernyős, multimédiás navigáció, alacsonyabban mindenféle nyomógomb és kályhaezüst hatású villogás. Dacia premier, hogy a kormányon kezelőgombok vannak, és a Renault megoldásait ismerve az egyik a tempomatot kezeli. **Tempomat Daciában: tíz éve ez sci-finek is elment volna**

Formásak az ülések is – lehet, hogy ez az első Dákvágen oldaltartású ülőhelyekkel? Sokkoló az összkép, a szó legpozitívabb értelmében.

A technika régi, de érhetnek még meglepetések

Lehet, hogy a bevált, de elavult szívóbenzineseket számúzik a kínálatból. A biztos berobbanó az 1.2-es TCE, a turbó feltöltős, ezerkétszázas benzines négy hengerrel. A Renault háza táján ez a motor létezik 80 lovas kiszerelésben, de akár 100-115 lóval is csapathat az aggregát. Még kérdés, hogy az 1.4-es szívó benzinessel mi lesz, de egyesek tudni vélik, hogy helyét az új

fejlesztésű, 900 köbcentis, három hengeres turbó veszi át.



Gázolajos fronton tisztább a helyzet, visszavárják az 1.5-ös DCi-t 75 és 90 pacival. Váltók terén marad a régi kínálat, de emlegettek valamit egy ötfokozatú automatáról is.

Párizsban mutatkozik be az új Sandero-Logan páros. Napokon belül a többi technikai részletre és a végleges árképzésre is fény derül majd. Minden idők legformásabb és legeltaláltabb dák ikerpárosát köszönhetjük a jövővényekben. Gratulálok, Renault, ezt most tényleg jól összehoztátok, csak nehogy elszaladjon a ló az árcédulával.