



Bajban van az új autók európai piaca. [Megkétszereződött a használt autók importja](#) , **a kutyának sem kell a vadiúj.**

A Peugeot legszebb és legrégebbi irodáit kénytelen bezárni, a Ford most tesz lakatot egyik belga üzemére: nagy kakaóban vannak a közepes kapacitású és átlag négykerekűeket gyártók.

De a nagy luxusmárkák sem állnak jobban: **a Mercedes nemrég lehajtott fővel vallotta be, hogy a gazdagoknak sem kell a nagy bálna S Class.**

Hogy mi a megoldás, a fény az alagút végén, az autóipari Messiás? Egyszerűbb nem is lehetne a válasz: az olcsón beszerezhető és fenntartható, átlagember számára könnyen elérhető négykerekű.



Mint a főnixmadárként feltámadt Dacia sikerterméke, a Logan. Afrikától az orosz sztyeppéig szinte mindenütt jelen van, és mindenütt veszik, mint a cukrot. Várható volt, hogy minden gyártónak megfájdul a foga a gazdasági válságban is sikeres modell eladási számaira.

Az eddigi támadásokat

a legkisebb erőfeszítés nélkül sikerült elhárítani, mert még **senkinek nem sikerült ebben a**

szegmensben ennyire mélyre tolni a gatyát.

Egyáltalán nem egyszerű az olcsó Logannal szembeszállni, főleg most, hogy

[a második lenyomat](#)

már elfogadhatóan, sőt egyesek számára vonzóan néz ki. Plusz méretes a puttony, legalább 500 literes, szedán kialakítású a kasztni, öt személy kényelmesen elfér benne, és a motor mindezt meg is tudja mozgatni.

Nemrég komoly trónkövetelők tűntek fel a horizonton. Az első említésre méltó delikvens szintén a francia boszorkánykonyha terméke, az üvöltő kisoroszlán, a Peugeot 301. Nemrég számoltunk be [a lökdösődő kuzinról](#), most a konszerntestvér Citroën próbál egy K.O.-t bevinni. A hangzatos **Elysée** név mögött a Peugeot-val közösen kifejlesztett technika lapul, de a sikerhez jól kell kombinálni a kivitelezést a prezentációval.



Érdekes a névválasztás, nem jellemző a Citroënre. Valószínűleg kifogytak a számokból, hogy low-end terméküket **C-Elysée**-nek nevezték. Lehetett volna mini C4 szedán, vagy DS3/4 plusz puttony vagy egyéb agyrém, de úgy látszik, jól el akarják határolni a kínálat többi részétől az olcsó fenyőfát.

Formailag nem nagy vasziszdasz,

de ebben a szegmensben sokkal többet nem is várhatunk el. Átlagos, egyszerű lépcsőshátú forma, semmi fölösleges csicsa: olyan Loganos, ha lehet ezzel a kifejezéssel élni. Arányaiban, alakjában és ízlésvilágában a 301 PUG (Peugeot) némileg módosított mása.

Mintha a DS4-es pofacsontját húzták volna a 301-es frontjára: az orrész abszolút hozza a Citroën aktuális formavilágát. Átlagos az összkép, pontosan olyan, amilyenre a közép- és kelet-európai vásárlóközönség vágyik, és **amilyenre a nyugat-európai könnyezve fanyalodik.**

Unalmas, de új autótól tízezer euróért

sokkal többet ne várjunk.

A műszaki tartalom valamivel érdekesebb.

Az örök etalon Loganhoz képest leheletnyivel jobban felszerelt, de a különbség a vételárban is érződik. Az alap felszereltségi szint az **Attraction** kódnevet kapta, amiben már benne van az oldal- és függőnylégzsák, szervó kormány, ABS+ESP, távirányítás központi zár és kipörgésgátló. Ha most csapnánk le egy ilyen C-Elysée-re, **a diler akciósan 10 900 eurót emel ki a zsebünkből**, és kiszúrja a szemünket az 1,2-es, 72 lovas szívó benzines aggregáttal.



Érdemes némileg többet áldozni, mert akkor még klíma is kerül a masinába, sőt még a jóféle digitális légkondicionáló is. A model család csúcsát az 1,6 atmoszférikus, 16 szelepes, 115 lovas benzines jelenti, amely közepesen feletrázva és automata váltóval pár száz euró híján 15 ezer ropiba kerül. Csak emlékeztetőül: a használt piacon ebben az árkategóriában pár éves, kevés kilométert futott Volkswagenek, Audik és BMW-k találhatók.

Akinek a C-Elysée mégis kedvesebb, ráadásul új szekeret szeretne, de jobban ízlik a gázolaj, annak ott a rekordgyanúsan keveset fogyasztó, 1,6-os Hdi turbó dízel 92 pacival és 230 Nm-rel potom 13 900 euróért.

Érdekes alternatíva, de valahogy még mindig nem látom egyikben sem a Logan reális kihívóját. Még mindig hiányzik az a híg utóérzés, az a valódi olcsóság, amit a régi Dacskó képviselt. De ebből is a legfrissebb lenyomat sokkal elegánsabb, mint az elődje, és könnyen meglehet, hogy az árképzésnél elszalad a ló a francia-román koalícióval.