



Hamupipőke-kezelésen esett át a pléh Jaguár csúnyácska kombi kivitele, az „emcévé”. Még meg sem lehet vásárolni, máris kasszasikerként hirdetik: honnan ez az önbizalom?

Hosszabb kihagyás után tegnapról ismét hűmmöghetünk a Dacia újabb termékén. Lassan az új Logan-Sandero párosból kifogy az újdonságjelleg, és magabiztosan beleolvad a szürke átlagautók forgalmas világába. A franciák felkarolta román márkának még az a bravúr is sikerült, hogy a jövevények megjelenése után pár hónapig az avatatlan járókelők megforduljanak az úton egy-egy ropogós rendszámú Logan-Szandi páros után.



Megértük azt is, hogy az autós szaksajtó és a világ nagy része dicsérje, sőt ajánlani merje a román négykerekűt. A „civilizáltabb” országokban és az óceán másik partján a Renault saját logója alatt büszkén kínálgatja a mioveni-i terméket.

Sikerült az olcsóságot elfedni

néhány dizájnelemmel, és a kraftot úgy elosztani, hogy kívülré és belülré is jusson a minimális hátszélből. Nyolcszelepes motor ki, modernebb erőforrások és tapogató navi be. Nagy vonalakban ennyi a változás. Persze ez csak féligazság, sőt inkább negyed, mert **az előző generáció és a legfrissebb Logan között ég és föld a különbség.**

Jobb, komfortosabb, felnőttesebb és nyugatiasabbnak tűnik, mint az előd. Szerencsére csak pár negatívumot örökölt: maradt a régi, de annál olcsóbb anyagok: a gránitkeménységű műanyag, a lehetővékony pléh és a második frissítést megért sörnyitós logó.

Technikailag messze túlmutat az elődön. Alap a négy légszak, az ABS és a szervokormány, a schengeni tagállamokban még az ESP is az alapsomag része. Mielőtt elindulnák egy, számomra ingoványos és új vidékre, a Logan-fanok földjére, húzzuk be a gyeplőt, és térjünk vissza az objektivitás territóriumára.



Nem rossz szekér a Logan, sőt most már abszolút elfogadható és vállalható is, de ha egy cseppnél több benzin csörgedezik az ereinkben, mint az átlag halandóknak, akkor sosem lesz számunkra több egy olcsó céleszköznél. Annak, aki csak A-ból B-be akar eljutni, tökéletes, lélektelen útitárs lesz, és ez így is van jól.

Abban az esetben, ha nem elég a sima szedán vagy a kompakt, akkor érdemes a kombik csodálatos világába elkalandozni, ahol a tegnap bemutatott **Logan MCV** az egyik legmegfizethetőbb alternatíva. A régi akár hét személlyel is elbírt, de az új kivitel nem léphet a nagycsaládosok új kedvence, a

Logdy

tyúkszemére, így neki marad a nagy puttony és mindössze öt ülőlap.

Mázsában ki nem fejezhető súly nehezedik a trikolóros nemzetek összefogásából született gépcsoda tengelyeire. Sikeresnek kell lennie, de közben meg kell maradnia a jó ár-érték aránynak is (a dizájnerekkel még egy póniló sem szaladhatott el), és az sem árt, ha valamivel prezentálhatóbb, mint az előd.

Mivel még nem ágyazhatjuk ülógumóinkat a vezetőülésbe,

beszéljenek most a képek és a megszellőztetett technikai adatcsomag. Az orrészén főleg keresgélni a világhódító újításokat. Ha üldözőbe venne egy MCV, akkor a visszapillantóban egy teljesen hagyományos Logan orrát látnánk. A változást a tető síkján végigfutó tetőcsomagtartó rudazat hozza, amelyet a Sandero Stepway kivitelénél már megfigyelhettünk.

Mielőtt kiveséznék a valódi újdonságokat: az orrész és a popó problematikáját, nézzük a technikai infókat. A új Logan MCV 4,49 méter hosszú, és az alap csomagtér befogadóképessége 573 liter. Ha ledöntjük a hátsó ülést, akkor 1500 literesre bővül a hasznos tér, és akár 2,7 méter hosszú tárgyakat is be tudunk tuszkolni az utastérbe. Ez nem semmi, sőt egy kompakt kombitól igazán kimagasló érték.

Az oldalnézet felől fúj a változás szele. A kép és a valóság eléggé unalmas: ingermentes vonalakkal modellezték a kasztnit. Ebben a szegmensben és árkategóriában minden lemezív és ceruzavonás főleg pazarlás. A képlet a következő: normál Logan mínusz csomagtartó plusz nagydoboz és két ablak. A hátsó ajtó pár még a szedán vonalvezetését követi, de a plusz ablak és a rejtélyes műanyag borítás az ötödik ajtó szélén újdonság.



Mi hajtja, és mikor jön?

Mechanikai és technikai szempontból nem tér el a Szandi, Logan és Emcévé triója. Az alap aggregát az 1,2-es, 16 szelepes, 75 lovas motor. Egyes országokban ez a miniszív akár GPL (folyékony gáz üzemű) rendszerrel is elérhető, amely nemcsak alacsonyabb károsanyag-kibocsájtást, de hosszú távon olcsóbb autózást is ígér.

Aki flottabban szeretne közlekedni, és nem esik seggre az öt literes átlagfogyasztástól, annak a kilenc decis TCe, turbó benzines minierőmű lesz a nyerő. A 90 paci és érdemleges forgatónyomaték egészen autósan mozgatja a Logan kasztnit. Sporlóséknak ott az ezerötös DCi, a maga 75 lovával és 3,8 literes átlagfogyasztásával. Ez az aggregát az öt gangos váltójával valódi fogyasztásbajnok.

A fotóanyag és a szekér bemutatkozása is egészen friss, csak pár napja nyílt meg a Genfi Autószalon. A pontos árra még várnunk kell, egyedül a piacra dobásról nyilatkoztak a bennfentesek. Hivatalosan április közepén, május elején érkezik a dílerekhez az MCV. Ára még rejtély, de ismerve a Daciát, ettől sem esnek majd seggre a leendő vásárlók.

Kombivá érett a Dacia Logan

2013. május 01. szerda, 18:00



Kidolgozott az új Dacia Logan MCV, amely a Logan szedán alapjainak megfelelően készült, de a hátsó részét teljesen új dizájnban készítették. A Dacia Logan MCV a Logan szedán alapjainak megfelelően készült, de a hátsó részét teljesen új dizájnban készítették. A Dacia Logan MCV a Logan szedán alapjainak megfelelően készült, de a hátsó részét teljesen új dizájnban készítették.