



Román mércével sikertörténet volt az elmúlt tíz év a Renault felkarolta, **ex-komcsi Dacia** autógyár számára. Az igazi áttörést a 2004-ben megvillantott

Logan

típus jelentette, amely segítségével a Dacia is felkerült az autógyártás világtérképére.



Nem beszélhetünk robbanásszerű fejlődésről, ha nem pumpálják ki magukból gőzerővel az egyre újabb, érdekesebb típusokat. A **Duster fantázianevétől összkerekes** és olcsó terepjáróval már egész komoly kínálatot mondhat magának a Dacia, és ismét új típus a láthatáron.

Egyterűn díszeleg a sörnyítő

A Renault vezetőségének be kellett látnia, hogy bár létezik hétszemélyes négykerekű a kínálatban, mégsem elégíti ki teljesen a vásárlóközönség igényeit. A román-francia mérnöklés újabb remekműve **a sehova sem tehető Lodgy keresztnevet kapta**. Ha pontosan be szeretnék sorolni Lodgy-t akkor a személyszállításra alkalmas, magas építésű egyterű kategóriát kell megcéloznunk.

Bár már létezik egy házon belüli vetélytárs, az **MCV Logan**, amibe ugyan bepassezírozható hét személy és némi csomag, az mégis inkább egy érdekes kombi megközelítés, semmiképpen sem egyterű, családmozgató négykerekű. Ezt az űr kellene a Lodgynak betölteni, nagyobb bel térrel és nem utolsó sorban nagyon Renaultos dizájnnal felvértezve tárulkozik a nagyérdemű elé.

A küllem egyáltalán nem Daciás

Vérző sebet próbálnak begyógyítani a franciák a Daciával. A saját típusaik között bestsellernek számító **Scenic** és **Espace** termékcsalád mellé hajdanán be szerettek volna újítani egy mini egyterűt, de a mutatvány balul sült el. A **Renault Modus** túlságosan aprónak és drágának bizonyult.



A **Lodgy lenne a válasz**, a megoldás a múltbéli csúfos bukásra, és a Modustól elvárt eladási sikereket szeretnék kifacsarni az újonc Daciából. Kicsit olcsóbb, esetlenebb, de költségkímélő megoldás lehet olyan családok számára, akik már pár éve húzogatják egyre rövidebbre a képzeletbeli övet a derekukon.

Maga a design nagyon franciásra sikeredett, de leheletnyivel túljátszották a vidám megjelenést. A szegényes gyári képanyag ellenére határozott véleményt formálhatunk az új, nagyputtonyos szekérről. Maga az utasfülke méretesnek tűnik, és dominálja az autó külsejét.

A nagydobozhoz kisdoboz

vonalvezetést követte a tervezőcsapat: **a jármű úgy néz ki, mintha az orrészét a kabinhoz csatolták volna.**

A megoldás ezeréves, de így lehet maximalizálni a belteret. A frontrészen a már megszokott műanyag hűtőrács felső krómcsíkkal köszön vissza. A világítóelemek ék alakúak, alul műanyag száj, ködlámpa párral körítve.

Nagyméretű a szélvédő,

valószínűleg

maximális panorámát nyújt majd a sofőrnek.

Oldalnézetből látszanak az enyhén bumfordi megoldások. Nagyméretű az oldalfal, a beszállási lehetőségek is becsületes méretűnek tűnnek, könnyű lesz a ki-bepattogás. Egészen érdekes fény-árnyék vonalakkal próbálták megtörni az oldalnézet monotonitását, funkcionalitás szempontjából csak az ajtók alatti koptató csíkokat érdemes megemlíteni.

Drámaira sikerült a Lodgy hátsó fertálya

Nagyméretűre szabták az ötödik ajtót, hasonló jellegű lehet a csomagtartó befogadóképessége.

A hátsó világítóelemekbe fektették talán a legtöbb kreatív energiát. **A fektetett úrhajót formázó hátsó lámpapár**

igazi újdonság lesz majd a Dacia arculatában.

Elmaradhatatlan a krómbetűs típusnév bizonygatás, a lökhárítóban gyári tolatóradar szenzor négyes pihen. Nem tudni, hogy a fotón látható felnizett sorozatgyártásba kerül-e majd, de **Dacia-mércével nézve szép és designos.**

A technikáról hallgatnak

Pontosan még nem tudni, milyen alapokon nyugszik, azaz gurul az új jövevény. Ami biztos, hogy a jól bevált román-francia technika köszön majd vissza a motorkínálatban. A kicsinek nem mondható, közel 4,5 méteres egyterűt a jól ismert egyhatos benzines és az egyötös Dci termékcsalád hozza majd mozgásba.

Nagy a csend, ami a többi technikai részletet és a belteret illeti, de a genfi autószalonon fényt derítenek majd az alkalmazott megoldásokra.

A vételár a Dacia legjobb fegyvere,

de okozhat még meglepetéseket: ádáz harc dúl az olcsó egyterűek világában. Megfelelő vételárral a Lodgy igazi ász lehet a táborban, egyelőre **a 10-15 000 eurós árkategóriába saccoljuk bele.**

A másik érdekesség, hogy nem Mioven-ben gyártják majd az új Daciát. Egyszerű és nyomós érveléssel támasztotta alá a Renault szóvivője a döntést: a marokkói üzemekben sokkal olcsóbban állítható elő a Lodgy. A nagyobb területen fekvő gyárban az átlagbérek nem haladják meg a **hávi 240 eurót**, ami majd pozitívan tükröződik a termék vételárában is.

A Lodgy idén érkezik, idősebb előkészíteni a már elfáradt, megunt 1310-es kombikat a roncsprogramra.