



„Nem fogunk a Sanderónál kisebb gépjárművet gyártani”, hangzott el pár éve a mioveni-i autógyártó egyik sajtókonferenciáján. A kijelentést cáfolni készülnek, hiszen a nagytestvér Renault-val karöltve nekifogtak **egy kisméretű városi dzsungelharcos** megalkotásához.



A gyártó történelmében már előfordult egyszer, hogy temesvári egyetemistákkal terveztetett egy miniatűr népszekeret. A műanyagból összetákoltt, bakancs formájú csodajárgányt egy fél Dacia-motorblokkal hajtotta. A Lăstun (ejtsd: lösztun, gondold: parti fecske) becenévre hallgató csodabogár üde kisautónak számított a komcsi verdák által benépesített forgalomban.

Most úgy látszik, hogy a nagytestvér unszolására (valószínűleg újrahasznosítanak egy kidobásra szánt padlólemezt) fejleszteni, tervezni és az elkövetkezőkben gyártani fognak egy öt ajtós, kis város járgányt, amely a hangzatos **Citadine** keresztnévet viseli.



Igazi low cost kisszekérnek készül

a mutatvány, **a cél beférni a Logannál elvétett 5000 eurós küszöb alá.** Hogy mennyire híg az olcsó miccs leve, hamarosan kiderül. Az egyelőre csak 2015-ben érkező újdonság már megtestesült a virtuális tuning több megszállottjának fejében.

Néhány technikai adat már most sejthető. Nem ez lenne az első alkalom, hogy egy végsőként kifacsart fejlesztésről a Dacia segítségével még egyszer lehúzzák a bőrt. Ha szétnézünk a Renault boszorkánykonyháján, akkor a nemrég frissített **Twingo** előző generációs padlólemeze a legideálisabb. A 3,5 méter hosszú gördeszka alap tökéletesen megfelelne a Citadine-nak, ekkora felületre könnyedén **vakolhatnak egy öt ajtós kasztnit.**

Nem titkolt céljuk, hogy a miniszegmensben rendesen aláássanak a PSA csoport által összedobott Aygo, C1 és 106-os triónak, közben fityiszt mutassanak a világautónak megálmodott Volkswagen UP-nak és ikertestvéreinek. A harctér tehát jól körvonalazott, a játékosokat mindenki ismeri.



Ha tényleg sikerül berobbantani a Citadine bombát,

akkor komoly slamasztikában lesz a konkurencia. Értelmetlen a mások photoshoppolt látványterveket elemezni, mégis van olyan eset, ahol a fantázia és a valóság közötti határ elmosódik.

A képen látható teremtmény nagyon ízléses, eleganciája szokatlan a Daciától. **Szépen látszik a Twingo RS alu felniszettje és komoly fékrendszere**

, ilyen komoly technika valószínűleg soha nem kerül majd a Citadine alá, sőt más Dacia modell alá sem. Az előző generációs Renault kisautó vonalvezetése köszön vissza a grafikán, valószínűleg művészünk

a francia rombusz egyik sajtógalériájából merítette az alapokat.

Az arányok jók, a formavilág meggyőző, sőt még tetszetősnek is mondható az alkotás.



...a meghajtás felől érkezett. A városi dacsó szíve egy **9 decis, azaz 900 köbcentis, három hengeres varrógép-motor lesz három teljesítménylépcsővel.**

Az egyetlen betonbiztos információ

a meghajtás felől érkezett. A városi dacsó szíve egy **9 decis, azaz 900 köbcentis, három hengeres varrógép-motor lesz három teljesítménylépcsővel.**

A legkisebb 60 pacis, ezt a 75 lovas kivitel követi, míg a csúcst a nem tudom hogyan lett ennyi, 90 pónis ménessel megáldott aggregát jelenti.

Érdekes jelenségnek lehetünk tanúi, hiszen senki nem gondolta volna, hogy a selejtgyárként működött román autóipar fénye egy napon igazi világmárkává növi ki magát, és kis segítséggel egyre bővíti kínálatát. A hajdan „egy fejlesztés 30 évig” mottóval tevékenykedő Dacia dömpingszerűen gyártja a modelleket, de sportautóra azért ne várjunk.

A bennfentesek szerint a **Citadine 2015-ben mutatkozik be hivatalosan a nagyérdeműnek.**

Ez persze változhat, sőt valószínűleg hamarabb összedobják majd a kis szekeret, amelyet a román kispolgár Roncsprogram jeggyel, két kölcsönrel és zálogházas kiegészítéssel akár olcsón is megvehet.