



# Najcenejši PRESTIŽ



Drago ali poceni, to je relativno. Kar je nekomu smešno poceni, bo drugemu nedosegljivo drago. A zanimivo, pravi prestiž, ko govorimo o avtomobilih, je bil vedno težko dosegljiv. Pa če si polnih ali praznih žepov.

**Z**adeva je malce zapletena, saj smo ljudje pač taki, da vedno hočemo še več; saj veste, sosedovo zelje je še slajše in sosedova žena ... oh, kam nas je zaneslo. Tako pač je, ljudje smo nečimrni. Eni bolj, drugi manj.

Tokrat je seveda na 'tapeti' Dacijin Logan, toda tako o nesramno dragem luksuzu in prestižu v avtomobilu ne moremo govoriti. Logan je namreč eden tistih avtomobilov, ki skuša svojemu krogu kupcev ponuditi čim več za čim manj denarja. Na srečo ne vedno po načelu 'pa naj stane, kolikor hoče'. Zato Logan še vedno ostaja cenovno pritlehen in takole polno opremljen cenovno izenačen z recimo Renaultovim najbolj oskubljenim Cliom. Ko pri Cliu ne morete niti pomisliti na recimo





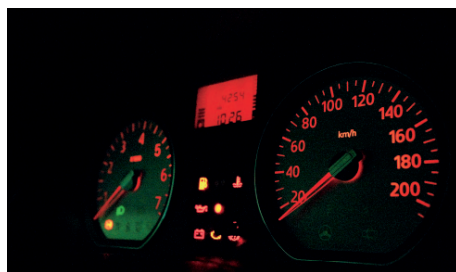


k lični zunanji podobi. Saj res, ste opazili 15-palčna platišča?

Pravzaprav na pogled Loganu res nič ne manjka in verjamemo, da bo nekoč tudi pridih cenenosti izpuhtel. Poglejte, kaj se je zgodilo s Škodo, Kio ali Hyundaiem, le da bo takrat Renault verjetno moral iznajti novo blagovno znamko za krog kupcev, kjer po besedah prodajalcev prednjačijo mlade družine in starejši (upokojenci, če smo natančnejši).

A tale Logan z 1,6-litrskim 16-ventilskim bencinskim motorjem ni prav nič 'upokojski'. Živahno poskočen s solidno končno hitrostjo brez težav sledi prometu v mestu, na lokalnih cestah in tudi na avtocesti. Le prav športno priganjanje mu ne diši preveč. Toda ne zaradi motorja, ki je naravnost odličen, če pomislimo, za kakšen avtomobilski razred so ga namenili. Težava je v podvožju, ki je pač poceni, preprosto zasnovano za dolgo življenje, nikakor pa ni namenjeno živahni vožnji, saj bosta zadek in tudi celoten avtomobil hitro postala nemirna. A to se zgodi le na neravninah po asfaltu in na ovinkih, seveda pri nadpovprečni hitrosti gibanja prometa.

»Par okroglih meglenk v odbijaču je le še odličen dodatek k lični zunanji podobi.«



klimatsko napravo in električni pomik stekel, ju Logan ima. Še več, Logan, pravzaprav prav vsak Logan, ima ABS serijsko.

In ko smo že pri opremljenosti. Najbolje opremljen serijski Logan, ki so ga zgovorno poimenovali kar Prestige, se lahko pohvali s tem, da je polno 'našminkan', z vsemi okrasnimi letvami in odbijači v barvi karoserije ter seveda obvezno kromirano obrobo reže za zajem svežega zraka v nosu avtomobila. Par okroglih meglenk v odbijaču je le še odličen dodatek

Motor s 104 'konji' in petstopenjski menjalnik odlično sodelujeta in postrežeta s pospeškom desetih sekund od mirovanja do 100 kilometrov na uro, poleg tega pa tudi 183 kilometrov na uro ni slabo za avto, ki je potihoma namenjen upokojencem.

Pravzaprav mu zares nimamo česa očitati. Tudi poraba goriva, na primer, ni pretirana, saj se je žeja na testu vrtela pri zglednih osmih litrih, in to ob živahni vožnji mešanega kroga (mesto, cesta, avtocesta).

V prid uporabnosti pa govori tudi prostornost. Logan nas je prijetno presenetil, že skoraj razvajal. Udobno se sedi tako na sprednjih sedežih kot na zadnji klopi. Vozniku prijazna je tudi namestitve volana in gumbov po armaturi. Če dobro pomislimo, Logan znotraj sploh ni videti slabo. Merilniki so pregledni in bogati s podatki (ima tudi potovalni računalnik) ter lični. Prav tako solidni so izbrani materiali. Marsikateri avto uglednejšega porekla je lahko enako ali celo slabše opremljen. Klimatska naprava in električni pomik vseh štirih šip ter električna nastavitve ogledal iz notranjosti so le pika na i, zato tu zlahka dobi veliko plusov. In ne nazadnje – tako velikega prtljažnika tudi nima vsak avto.

Sprašujemo se le, ali vse to povprečen lastnik takega avtomobila potrebuje. Ena stopnja opremljenosti manj, morda dizelski motor dCi, pa je avto lahko še bližji širši množici. ■

#### Dacia Logan 1.6 16V Prestige

|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| <b>Cena osnovnega modela:</b> | 9.490 evrov  |
| <b>Cena testnega vozila:</b>  | 11.130 evrov |

#### NAŠE MERITVE

(T=10 °C / p= 1060 mbar / rel. vl.: 51 % / Stanje km števca: 3423 km)

#### POSPEŠKI

|                 |                   |
|-----------------|-------------------|
| 0-100 km/h:     | 10,9 s            |
| 402 m z mesta:  | 17,6 s (126 km/h) |
| 1000 m z mesta: | 32,6 s (157 km/h) |

#### PROŽNOST

|                   |        |
|-------------------|--------|
| 50-90 km/h (IV.): | 10,2 s |
| 80-120 km/h (V.): | 16,0 s |

#### NAJVEČJA HITROST

175 km/h  
(V. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 46,3 m (AM meja 43 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,0 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.598 cm<sup>3</sup> - največja moč 77 kW (104 KM) pri 5.750/min - največji navor 148 Nm pri 3.750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 16 T (Goodyear UG7 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.115 kg - dovoljena skupna masa 1.600 kg.

Mere: dolžina 4.250 mm - širina 1.735 mm - višina 1.525 mm - prtljažnik 510 l - posoda za gorivo 50 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 183 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 s - poraba goriva (ECE) 9,2/5,9/7,1 l/100 km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ cena
- ▲ motor
- ▲ oprema
- ▲ prostornost

- ▼ lega na cesti med živahno vožnjo
- ▼ limuzinska nezložljiva zadnja klop (to pomeni tudi nepovečljiv prtljažnik)

#### Končna ocena

Avto in pol, ni mu kaj očitati. Ni pretirano drag, ima poskočen in ne preveč požrešen motor, zares veliko prostora z ogromnim prtljažnikom, spodobno opremo in kakovostne materiale.