



Pa saj vse ima!

besedilo: **Matevž Hribar**
foto: **Matevž Hribar**

»Jaz peljem,« sem oznanil nekaj dni pred odhodom na morski počitek in na vprašanje, s čim pa, odgovoril, da z Dacio. »Kaj se smeješ, bumbar, sedem sedežev in klima ima,« je bilo posmeh prijatelja treba zatreti z dejstvi.

► Prav pristržno posrečeni so ti romunski izdelki. V 21. stoletju, ko svetovna avtomobilska industrija razvija in predstavlja razne blue motion-hybrid power-green energy-plug in in podobne tehnologije, je Renault, pardon, Dacia, na ceste postavil vsaj desetletje (če ne dve) staro tehniko, jo zavil v preprosto plehovje in ponudil za pameten denar. Zadnjič smo si v kranskem salonu hoteli v živo ogledati Dusterja (znanec se resno zani-ma za nakup), pa nam je prodajalec odvrnil, da vzorčnega ali testnega vozila nimajo – ker so razprodani! Recept deluje.

Najbolj zanimiv je odziv naključnih mimobežnikov, ki se dregnejo ob Dacio in povprašajo to in ono. Dialog z domačinom, ali pa je bil dopustnik, v Šilu na Krku se je slišal približno takole (bom prevedel v slovenščino, ker da bi nas naš južni sosed ogo-voril v našem jeziku, je seveda nepredsta-vljivo):
»Dober dan, koliko stane tole,« je začel debeluh starejših let.
»Mislim, da približno 13 tisoč evrov,« sem odgovoril, in ko je kar naprej tiho buljil v pločevino, dodal, da se prav dobro pelje,

ampak da pa nima prav veliko opreme.
»Klimo ima? Pa ABS? Električno pomi-
ne šipe in daljinsko centralno zaklepanje?«
ga je zanimalo in seveda je testni Logan vse
to imel. Ima pa samo dve varnostni blazini
in nima ESP-ja in tempomata, na primer.
»Pa šta če mi to!« je zamahnil z roko, poz-
dravil in šel.



se v peti prestavi pri hitrosti 130 km/h vrti se približno 3.200 vrtljaji) in ne porabi veliko goriva, slabost pa je njegova glasnost oziroma slaba izolacija potniške kabine. Ni traktor, a je slabši od, recimo, Clia. Sedeži so prav spodobno čvrsti in dajejo solidno oporo telesu, razen bočne, kar pa je razumljivo, saj Logan ni stroj, s katerim bi švigali po ovinkih. Tam se pelje, kot bi bile serijske Barum Brilliantis zimske ...

Vse štiri šipe so pomične električno, a so stikala nameščena nenavadno: par tistih za pomik prednjih šip je na sredinski konzoli (okej, to še prebavimo), tista za drugo vrsto potnikov pa so med prednjima sedežema, tako da jih lahko zadaj sedeči potniki upravljajo kar z (bosimi) nogami. Razumljivo z ekonomskega stališča, saj tako v Daciji prihranijo pri stikalih (le štiri namesto sedmih!) in električni napeljava (ja, baker ni poceni). Notri najdemo celo 'kaseta' z obvolanskim upravljalnikom, ki bere zgoščenke mp3, in v prednjih in zadnjih vratih zvočnike, boljše od tistih v večini dostavnikov.

Pri končni izdelavi v oči bodejo grdo štrleče žice pod motornim pokrovom in napa-ke pri lakiranju: na prednjih levih vratih se je pod lakom znašla neka iglica, na stiku pločevin na robu strehe pa so vidni sledovi točkovnega varjenja.

V prtljažniku testnega Logana 'blek lajn' se je skrivala klop za dodatna dva potnika, ki zložena ne zavzema veliko prostora in se zelo preprosto postavi. Dostop do zadnje vrste je sicer neroden, a je prostora na tej 'zasilni' klopi dovolj, da je tam sedel 188 centimetrov visok dedec. Brez heca! Prtljažnik se ob postavljeni klopi pomanjša do volumna, ki pogoltne le par manjših nahrbtnikov ali nekaj nakupovalnih vrečk.

Se sprašujete, kako smo preživeli dopust? Šest se nas je družno vozilo do plaže in nazaj, Dacia pa se nad slabimi (makadam-skimi) cestami ni prav nič pritoževala, nasprotno, bolj so kolovozi 'ciganski', bolj domače se počuti.

Takole vam svetujem: najprej vam mora biti všeč številka poleg črk E, U in R. Potem

ji morate oprostiti vse lastnosti, naštete zra-ven obrnjenih rdečih trikotnikov, preostane pa vam le še obisk Dacijinega salona. Vas ne motita dolgočasen dizajn in armaturna plošča (vključno z obvolanskimi ročicami) iz starega Clia? Evo, avto za vas. ◀◀

Dacia Logan MCV dCi 85 Black Line (7 sedežev)

Cena osnovnega modela: 13.670 EUR
Cena testnega vozila: 14.670 EUR

NAŠE MERITVE
T = 27 °C / p = 1.250 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega števca: 12.417 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 14,0 s
402 m z mesta: 19,2 s (116 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV.): 8,8 s
80–120 km/h (V.): 13,3 s

NAJVEČJA HITROST 163 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 41,7 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 6,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.461 cm³
– največja moč 63 kW (86 KM) pri 3.750/min – največji navor 200 Nm pri 1.900/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 185/65 R 15 H (Barum Brilliantis).
Masa: prazno vozilo 1.255 kg – dovoljena skupna masa 1.870 kg.
Mere: dolžina 4.450 mm – širina 1.740 mm – višina 1.636 mm – medosna razdalja 2.905 mm – prtljažnik 700–2.350 l – posoda za gorivo 50 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 163 km/h – pospešek 0–100 km/h 14,6 s – poraba goriva (ECE) 6,9/4,8/5,2 l/100 km, izpust CO₂ 137 g/km.

NAPAKE MED TESTOM
Zatikajoč se zadnji desni varnostni pas.
Občasno prekinjanje desnega zvočnika.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ nizka cena
▲ robustna izdelava
▲ solidne vozne lastnosti
▲ trpežno podvozje
▲ prostornost
▲ prostornost na tretji klopi
▲ preprosto zlaganje tretje klopi
▲ poraba goriva

▼ glasen motor
▼ manj natančna izdelava
▼ slaba varnostna oprema
▼ samo po višini nastavljen volan
▼ postavev stikal za pomik šip in upravljanje prežračevanja
▼ zvok ob zapiranju prtljažnih vrat
▼ slabe serijske gume
▼ slabo vidne lučke na armaturni plošči
▼ enosmerno upravljanje potovalnega računalnika
▼ vstopanje na zadnjo klop
▼ premikanje gumijastega predpržnika

Končna ocena

Čeprav gre za najbolj opremljenega Logana, je to še vedno vozilo za nezahtevne kupce, za tiste, ki imajo avtomobil za prevozno sredstvo in nič več. Prostornost ter nizki stroški nabave in vzdrževanja so njegove prednosti, v primerjavi s sodobnimi avtomobili pa ima še vedno kar nekaj pomanjkljivosti.