



Nemrég számoltunk be [a Párizsban debütáló a Logan-Sandero ikerpárosról](#), és máris bővül az alapkínálat. A szaksajtó, ha nem is ujjongva, de elismerően bólogatva fogadta a frank-dák vegyesházasság legújabb gyermekeit. Sokkal felnőttesebb lett a

Dacia

, a Dustert, a Lodgyt már a „számbavehető, említésre méltó” négykerekűek közé sorolták.

A világ a feje tetejére állt: a mioveni-iek elkezdtek autót gyártani. Míg az előző generációs Logant nyugodtan lehet pléh Jaguárnak csúfolni, a mostani lenyomatról ugyanez már nem mondható el. Az igazi kakukktójság mégis a kicsit háttérbe szoruló, kicsit Renault Cliós Sandero volt, amit bátran lehet Szandinak nevezni: lágy vonalai és gömbölyded formája inkább a cicamobil, mintsem a macsó szekér kategóriába sorolja.

Arculata teljesen eltért

az előző generációs Logantól, a két típust teljesen külön marketinggel kezelték, de a 2012-2013-as modellévre összefésülték a pofijukat, és most már csak a popó, azaz a puttony mérete segít eldönteni, hogy melyik melyik. Nemcsak gazdasági, de márkaidentitási szempontból is fontos volt az egyeztetés.



Végsőkéig ragozhatjuk, hogy mennyire hasonlít az aktuális VW Polóra, vagy, hogy mit és honnan inspirálódtak a „dizájnerek”. Amit nem lehet elvenni tőle, az a tény, hogy ha szépnek nem is mondható, de legalább formás.

Az előző generációból is szántak egy kivitelt a fiatalabb, kalandvágyóbb vásárlóközönségnek, amit **Stepway** kódnev alatt árusítottak. Városi látszatterepjáró külsejével üde és fiatalos megnyilvánulás volt a Dacia egyébként konzervatív és unalmas kínálatában. Talán a Sandero Stepway volt **az első és egyetlen Dacskó, amelynek személyisége is volt.**

Szívósra tuningolt külsejével és leheletnyi emeléssel négykerekű kompakt terepjárónak tűnt, de a megoldást, illetve a poént a VW régen elcsattintotta a Cross Polo, Golf, Golf Plusz és Touran típusaival. Az új, szebb, dögösebb Szandi is megkapta a Stepway kezelést, és már

most is elérhető a márkakereskedésekben.

Nem érdemes az alapvonalakat és megoldásokat elemezgetni, nagyjából mindenki látta már, milyen az új Sandero. A lényeg, a csattanó és az újdonság a felpécizett külsőn van. Az orrész alsó felén műanyagra festett ál-alvázvédővel indít. A spoiler alsó részét fényezetlenül hagyták, hogy bírja a gyűrődést.



A ködlámpák is megkapták a kályhaezüst kezelést, jól mutat a matt fekete mellett a fémes színvilág. Talán a lámpaburákon változtak legkevesebbet, de a gyári galériát nézegetve így is egy árnyalattal sötétebb a hátterük. Elmarad a feltűnő domborítás a motorháztetőn, valahol kellett spórolni az anyaggal és a tudással.

Oldalnézetből akár el is hitetheti velünk, hogy igazi terepjáró. Körbe védőcsíkozták a

kerékjáratokat, még szoknya gyanánt a kasztni alsó részére is jutott a matt fekete jóból. Valódi ütőkártyáját is az oldalnézet árulja el: a Stepway kivitele 40 mm-rel magasabban hordja a hasát, mint az alap Sandero. Dicséretet érdemel a Daciás berkekben hatalmasnak elkönyvelt alufelni is. Formás a 16 colos papucs, jól áll Szandinak, bár báli cipőnek nem mondható.



A feneke is látványos, áldiffuzor helyett kályhaezüst, műanyag alvázvédő kandikál ki a kasztni alól. Újdonság a gyári tolatóradar és a tetőre csavarozott, masszív tetősín is hozzáad a terepjárós fílinghez.

Belül elenyésző az eltérés, jobbra csak az üléshezát mintája más, de **érdemes megemlíteni a világújdonságnak is elmenő nagyméretű navigációs rendszert**

, a tempomatot és a kormányon található gombpárost. Az aktuális Loganról, de főleg a Sandero Stepwayról nyugodt lelkiismerettel állítható, hogy rendelhető belőle fullos kivitel is.

Meglepetés a bádogtető alatt

Bár nem a Stepway kivitel az egyedüli, amely az új aggregátokkal rendelhető, mégis az áltérep Szandiban debütál a Daciás berkekben világpremier motor. A dzsungelharcos Sandero legérdekesebb erőműve a 0.9 literes, azaz 9 decis, három hengeres, turbós TCe erőforrás. A Matiznyi aggregát teljesítménycúcsa 90 lóerő, amely ekkorka lökettérfogatból és három hengerből egész szép eredmény.



A másik erőforrás a veteránnak számító 1,5 literes DCi gázolajos, amely szintén 90 pacit lehel ki magából. A mini olajkályha nemcsak étvágytalan, de roppant környezetkímélő is, csupán 105 gramm széndioxidot liheg az atmoszférába kilométerenként. Maradnak a gyári váltók és meghajtás, Szandi sajnos elől kapar: a harci hacuka csak nagyon jó álca.

Sokat kell adnunk a pofijáért

Nem mérik olcsón a Sandero Stepwayt, ha a mini benzines aggregáttal szeretnénk alapkivitelként, akkor a játék 10 800 eurótól indul. Akinek édesebb a dízel íze, annak 12 200 ropit kell leszurkolnia úgy, hogy ebben még nincs se parkoló asszisztens, se navigáció.



Formás, dögös és akár az első igazán szép Dacskó is lehetne a Sandero Stepway, ha nem lenne az a fránya, Renault-san magabiztos árképzés.