



Egyszóval: a franciák báli ruhát adnak a román Csipkerózsikára és eladják még egyszer a vénleányt. Az igazság az, hogy nem is a ráncokat varrták fel, azaz a változásokat ne a bőrén keressük. Vennünk kell a fáradságot, és a külsőségeken túl a belső értékeket felderítenünk.



Senkit ne tévesszen meg a fotósorozat,

nem a Renault saját Loganját csodálhatjuk a képeken: az autóra természetesen a jól megszokott és már kultikussá vált *sörnyítő embléma* kerül majd. A gyári fotógaléria kedvéért kapott francia ruhát az üdvöskének nem nevezhető újonc.



Ha a külsőt elemezzük, akkor ne számítsunk meghökkentő újításokra, formabontó megoldásokra, teljesen új koncepcióra. Ez ráncfelvarrás, nem újraértelmezés. Teljesen az előző sebészi beavatkozás megoldásai köszönnek vissza, csak

egy kicsit el-Sanderósodott a külső.

A legszembetűnőbb változást is csak a típus elkötelezett rajongói fogják majd felfedezni: a csomagtartón található Logan felirat a márkajelvény alá költözött. A vizuális élményvilág gazdagsága ezzel a változással ki is merül.

Új viszont a színpaletta, amiben pléhjaguárunk pompázhat. A már megszokott és időnként bővített színválaszték kiegészül, és izgalmas megnevezésű újításokat mutat fel. A Branco Glacier, Prata Etoile, Bege Angora, Preto Nacre, Azul Crepusculo, Cinza Acier és Vermelho Vivo árnyalatok mind az újdonságok listájáról származnak, egzotikus megnevezésük metalizált színeket takar. Nincs többé unalmas piros, esetleg „románkék” Logan, bátran lehet válogatni a gazdag ajánlatból.



A végére tartogatták a nagy durranást?

A válasz határozott igen. Az abszolút megújulás a belső tér világára hatott ki. Ha nem is egetverőek az eltérések az aktuális kínálattól, mégis megpróbálták egy kicsit feldobni az avantgárdnak egyáltalán nem mondható belteret.



Végre *kicserélték a rettentés gombokat és kezelőszerveket a szellőztető/klíma berendezésen,*

most már egész pofás, szinte Renault Cliós feelingje van. A kilométeróra és a fordulatszám mérő számláját is átrajolták a sportosság jegyében.

Az igazi nagy durranás az extraként rendelhető, most már gyári – és nem a gagyi Blaupunkt – multimédiás fejegység, ami nem a kisméretű, hanem a combos, 2DIN-es, azaz nagy méretű szórakoztató berendezés. Még egy beépített USB csatlakozót is találunk rajta, noha a nagyképernyős navigációt még mindig csak ábrándként kezelik a francia mérnökök.

A Logan is lassan de biztosan belép a huszonegyedik századba, végre a kormányoszlopot is állíthatgatjuk, igaz, csak magasságban, még opcionálisan sem kérhető a mélység állításának lehetősége.



Változik-e a motorpaletta?

Igen és nem. Csak a benzines aggregátok kínálatát borították fel, de azt rendesen. Most már nincsen fokozatosan növekvő köbcenti és teljesítménylépcső, motor van kicsi és nagy, azaz közepes. Elkészönt az egynégyes a kínálatból, sőt az utolsó ráncfelvarráskor bevezetett *ezerkétszáz köbcentis izomkolosszus a maga tizenhat szelepével és hetvenöt kehes lovával is nyugdíjba vonul.*



Amit kérhetünk, az egy új fejlesztésű, ezer köbcentis, tizenhat szelepes erőforrás, illetve az egyhatos aggregát nyolc és tizenhat szelepes változatban. A legcombosabb Logan most már százhet mindenre elszánt francia ló erejével támadja meg az utakat.



Az igazi nagy kérdőjel az újításlistán

a végére maradt. A már megszokott, ötsebességes kézi váltókhoz társul majd egy, a Renault által kifejlesztett automata váltó is, ami – most lehet a székekbe kapaszkodni – akár manuális váltást is lehetővé tesz. Ha az olcsó műanyagborításával nem is, de működési elvével egészen a nagy, komoly márkák megoldásaihoz hasonlít a konstrukció.

Igaz, nem ez lesz az első Dacia automata váltóval, speciálisan mozgássérülteknek a komcsi periódusban készült néhány darab az ezerháromszázásból is automata váltóval és a kormányon elhelyezett, fék- és gázpedált helyettesítő kezelőszervekkel.

A frissített, utolsó verzió *árfekvéséről egyelőre hallgatnak a román és francia fejesek*. Az már kiderült, hogy a következő generáció ára sokkal borsosabb lesz, mint az aktuális modellé, de hogy a jelenlegi változások mennyibe kerülnek a jövődöbéli tulajdonosoknak, még kérdéses.

A tendencia az ár/érték arány növekedésére utal, viszont nehogy majd túl sokba kerüljön ez a húzás, és elveszítse a Logan egyetlen és abszolút ütőkártyáját: a 'legtöbb autó legkevesebb pénzért' címet. Ne felejtjük el, már az oroszok, a kínaiak és az indiaiak is próbálnak betörni az olcsó autók európai piacára. Nehogy a végén riksa legyen a Loganból.