



A tervezőmérnökök fel kellett, hogy kössék francia nadrágjaikat, amikor azt a feladatot kapták, hogy szabják át teljesen a román kasszasiker népaútót. Biztosan nem percek alatt készültek el a látványtervekkel, izzadságos munka terméke lehet az, ami olcsó, de nem néz ki annak.

Kicsit olyan ez a helyzet, mint amikor a román élelmiszeripar egyik ikonikus édességét kellene úgy újratervezni, hogy az jobb legyen, mint az elődje, de megtartsa annak legjobb tulajdonságait és persze közben ne szakítson a tradícióval sem. Erre a legjobb példa a közkedvelt és sokak gyerekkorát megédesítő Eugenia (ejtsd: eudzsénia, értsd: rumos krémmel összeragasztott keksz).



Nincsen igazán mit elrontani rajta,

de teljesen új édességet sem lehet belőle gyártani, mert az már nem az igazi. Ez abszolút igazi a szóban forgó új Loganra. A feladat nagyon egyszerű, mégis kivitelezhetetlennek tűnik: nézzen ki sokkal jobban, legyen innovatív a maga módján, de tartsa meg legütősebb kártyáját, az ár és érték verhetetlen arányát.

Hogyan sikerült a lehetetlent megvalósítaniuk a francia szerelőknek? A végleges választ csak a 2012-es párizsi autószaalonon kaphatjuk meg, de addig is fokozatosan szívárognak ki technikai érdekességek és egyre jobb minőségű kémfotók. A legnagyobb probléma a külsín emészthetőbbé tétele. Nyugodtan bevallhatják még a francia-román marketingesek is, **hogyan nem feltétlenül a lehengerlő külsejéért, az állszakasztó vizuális élményért és kimagasló minőségéért vásárolták** a mioveni-i népaútót.

A nyugati vásárlók szívének megdobbantása

az abszolút célkitűzés az új Logan esetén. Nem mondhatni, hogy nem vásárolták a román reménységet a civilizáltabb országokban, sőt a gazdasági válság kifejezetten jót tett az eladási mutatóknak, az elmúlt évben viszont hatalmasat zuhant a sörnyitós emblémával ellátott gépjárművek értékesítése. Ezt a tendenciát próbálják visszafordítani a Renault jól képzett szakemberei.



Érdekes tény, hogy míg Közép- és Kelet-Európában a legmagasabb eladási értékeket a lépcsőshátú kis- és középkategóriás autók generálják, addig nyugatabbra a kompaktokat és a nagy utazó limuzinokat favorizálják. Így érthető, hogy a minimális gazdasági fellendülés után **se nekik nem kell már az olcsó, de őszinte Eugenia**, mindenki újra az egzotikusabb ínyencségekre pályázik.

A Logan-fanatikusok fellelegezhetnek,

nem szűnik meg a nagyputtonyos lépcsőshátú és a kisbusz méretű MCV sem. De érkezik egy nyugati ízlés ihlette újdonság. A román népautónak kompakt, a Sanderóhoz hasonló, csapott hátú, öt ajtós kivitele is lesz. A kiszivárogtatott, még kérdéses hitelességű kémfotón is éppen ez látható.

A hamarosan napvilágot látó képek – hála a szorgos kezű lesifotósoknak és a mindenre elszánt hackereknek – alapján ki-ki eldöntheti magának, mennyire drámai a változás. Igazán nagy durranásra azonban senki sem számítson. **Nem lesz az Eugeniából franciakrémes.**

Átszabják, átvarrják, csúrik-csavarják, de a lényeget nem szabad, hogy megváltoztassák, mivel az újításokba fektetett anyagi ráfordítások jelentősen módosítanák a fogyasztói árat. Magyarán: ha túl sok pénzt ölnek a cicomázásba és a technikába, borsos áron kínálhatják majd az eddig olcsónak számító portékát.

Néhány technikai ínyencségre

azonban már most fény derült. **Megnyúlik a román reménység, és nem is kevéssel.** Az aktuális szedán 4,29 méter, az újonc még nő tizenegy centit, és a nagyautó közeli négy méter negyvenre csipeszkedik. A tengelytáv és hosszbeli növekedésben jelentősen közrejátszanak az olcsó, de nagyméretű Renault utazó limuzintól, a Fluence-től kölcsönzött felfüggesztési elemek.

Az aggregátok is kés alá, azaz a szerelőcsapat csőkulcsai alá kerültek. **Kisebb fogyasztás, kevesebb károsanyag-kibocsátás**

és lehetőleg semmi teljesítménycsökkenés volt a mottó. Az utolsó generációs, azaz a régi Logan esetében már egyszer szétkapták a teljes motorpalettát, és bevezették az automata váltót is, de még ezt a legfrissebb verziót sem hagyták békén.

A füstölgős, gázolajos erőművek már egészen erősnek mondhatóak, kilencven és százötven lóerővel kínálják majd a remek dCi erőforrásokat. A benzingőzös aggregátok is combosodnak némileg, de itt nagyobb a kérdőjel, mennyire az új generációs Renault motorok préselődnek a vékony lemezű gépházba. Lehet, hogy a Logan orrába kerülhet még az új, három hengeres, egy literes turbós francia motor is.

Ha már végigfutott a hideg a hátunkon,

és romba dőltek álmaink, hogy új Logant vásárolhassunk magunknak 2012-ben, mert nem elég a megtakarított pénzünk, akkor szolgálhatok egy kifejezetten jó hírrel. Valóban emelkedni fog az új típus ára, de nem jelentősen, átlagosan kétszáz euróval. Az emelkedés természetesen az újítások sokaságának az eredménye, de még így is nagyon olcsónak számít a sörnyítőemblémás román lépcsőshátú.

Az Eugenia marad, a csomagolás változik csak, de az ára öt banival több lesz. Így is fogják vinni, mint a cukrot.