



Dacia Logan 1.4

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (55 kW / 75 PS)

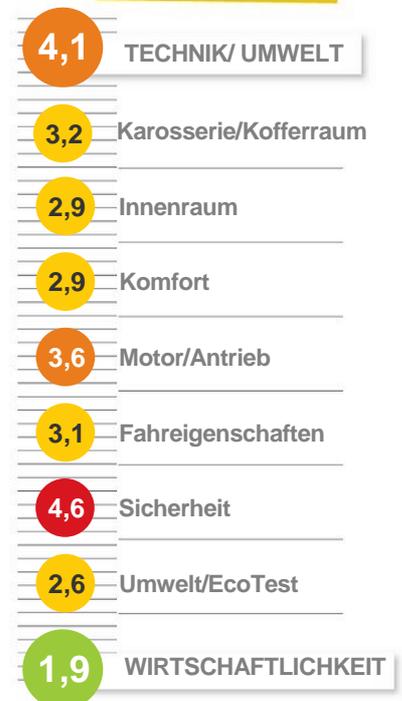
Das Dacia-Modell aus Rumänien mit Renault-Technik, zum Dumpingpreis angeboten, mit dem Notwendigsten ausgestattet, wurde leicht facegeliftet. Die zweckmäßige Form blieb erhalten, sie sorgt für bequemen Zustieg sowie viel Platz für Mensch und Koffer. Der 1,4-l-Motor enttäuscht jedoch. Er ist viel zu schwach, verbraucht dazu üppig Super-Benzin und dröhnt ziemlich laut, sobald 110 km/h überschritten werden. Leider fehlen Seitenairbags, Schleuderschutz und Servolenkung. Sinnigerweise kann als einziges Extra eine (überflüssige) Metallic-Lackierung bestellt werden. Fazit: ein geräumiges und bequemes, aber spartanisch ausgestattetes Familienauto für 7.300 Euro. Vor allem wegen der schwergängigen, indirekten Lenkung und der fehlenden Seitenairbags sollte man sich doch für das nächst teurere Modell entscheiden.

Karosserievarianten: Kombi **Konkurrenten:** keine

- +** recht gute Verarbeitung, vorn gute Übersicht, sehr leichter Zustieg, bequemes, geräumiges Sitzen, großer Kofferraum, komfortable Federung, sehr preiswert, günstiger Unterhalt
- Motordröhnen, keine Seiten-Airbags, kurze Kopfstützen, kein ESP erhältlich



ADAC-URTEIL



3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck. Kanten sind sorgfältig gegen Rost versiegelt; die Türen schließen leicht. Im Großen und Ganzen gilt dieser positive Eindruck auch für den Innenraum mit den sauber eingepassten, allerdings weniger hochwertigen Kunststoffelementen. Die Stoßfänger sind unlackiert und dadurch weniger kratzempfindlich. Im Kofferraum liegt ein vollwertiges Reserverad.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen kaum abgedichtet und verschmutzen so schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden.

3,2 Sicht

⊕ Durch die leicht erhöhte Karosserie hat der Fahrer gute Sicht auf den Straßenverkehr und die stark abfallende Front sorgt für schnelles Erkennen von Hindernissen auf der Fahrbahn. Zudem steht die Frontscheibe nicht so schräg wie bei modernen Autos.

⊖ Bei der Sicht nach schräg hinten stört die breite rechte C-Säule. Das ist ärgerlich, wenn man die Fahrspur wechseln oder abbiegen möchte. Beim Rückwärtseinparken ist die hohe Heckpartie hinderlich. Akustische Parksensoren, die hier helfen könnten, sind ab Werk nicht erhältlich.

2,7 Ein-/Ausstieg

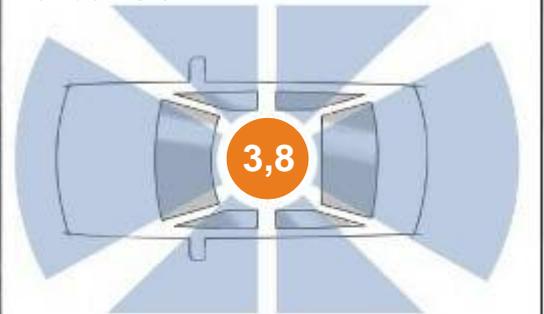
⊕ Vorn wie hinten ist der Zustieg bequem. Die Karosserie liegt recht hoch, die großen, weitgehend planen Türen öffnen weit und die Sitzflächen haben eine angenehme Höhe. So ist auch das Einsteigen in engen Parklücken einfach.

⊖ Jede Tür muss separat auf- und abgesperrt werden, weil es an einer Zentralverriegelung mangelt.

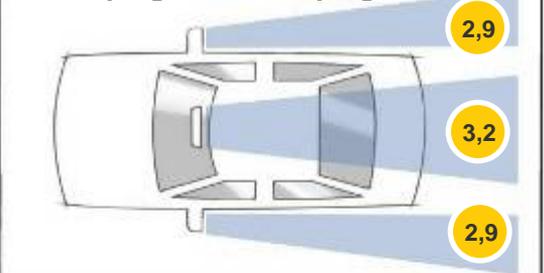
2,2 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist für diese Klasse sehr groß, er fasst 445 Liter.

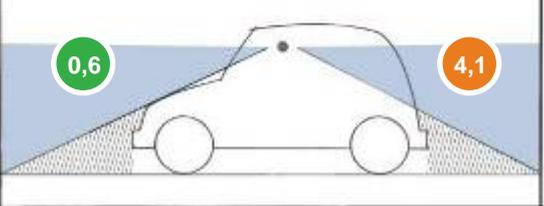
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Große, weit öffnende Türen und das angenehme Sitzhöheniveau erleichtern den Ein- und Ausstieg.

4,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Der Kofferraum ist zwar unausgekleidet, hat aber ein zweckmäßiges Format.
- Der Kofferraumdeckel klappt nach dem Öffnen leicht wieder zu, weil die Haltefedern zu schwach sind. Dabei kann man sich leicht den Kopf am kantigen Verschluss stoßen. Die Bordwand, über die das Gepäck gehoben werden muss, ist ziemlich hoch. Die großen Haltebügel können beim Schließen der Klappe das Gepäck quetschen. Eine Beleuchtung fehlt.



Mit 445 l Kofferraumvolumen bietet der Logan wesentlich mehr Platz als die deutlich teureren Konkurrenten wie Golf & Co.

5,4 Kofferraum-Variabilität

- Es fehlen Ablagen für kleine Utensilien. Eine klappbare Rückbank oder eine Durchladeluke sind nicht zu haben.

2,9 INNENRAUM

3,4 Bedienung

+ Der Logan kommt mit nur wenigen Schaltern und Hebeln aus, das ist angenehm und hat den Vorteil kurzer Eingewöhnung. Das Lenkrad liegt gut zur Hand, obwohl es nicht einstellbar ist, die Pedal- und Schalthebelanordnung ist ebenfalls einwandfrei. Links und rechts vom Lenkrad befinden sich praktische Lenksäulenschalter mit Mehrfachfunktionen. Die Instrumente sind übersichtlich. Das Handschuhfach ist groß.

- Das Armaturenbrett liegt im Verhältnis zum hoch thronendem Fahrer zu tief, in Höhe der Knie. Das hat zur Folge, dass die weit unten angeordneten Einsteller für die Heizung noch tiefer erscheinen. So muss der Fahrer zum Einstellen seinen Blick weit von der Fahrbahn wenden. Zudem sind die Piktogramme auf den Schaltern klein geraten. Außerdem ist die Funktion des Luftführungsschalters unlogisch: zeigt er nach oben, bedeutet das Luft nach unten und umgekehrt. Den rechten Außenspiegel muss der Beifahrer einstellen, weil der Hebel vom Fahrer nicht zu erreichen ist. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet; hinten fehlen Ablagen. Die Fenster müssen per Kurbel auf und ab bewegt werden, Elektrifizierung gibt es bei diesem Modell auch gegen Aufpreis nicht. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe weit weg sind.



Zeitgemäßes Design und ordentliche Verarbeitung sprechen für den Logan. Die Funktionalität ließe sich jedoch ohne großen Aufwand noch verbessern.

2,1 Raumangebot vorne*

+ Vorn hat man viel Platz - Innenbreite und Kopffreiheit sind sehr groß. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 1,90 m große Personen genügend zurückschieben.

2,8 Raumangebot hinten*

Hinten haben Mitfahrer bis ca. 1,75 m Größe ausreichend Kniefreiheit (Vordersitze für 1,75 m große Personen in der vorletzten Raste). Die Kopffreiheit ist sehr groß. Das gilt auch für die Innenbreite, die selbst noch für drei schmalere Mitfahrer ausreicht.

2,9 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt, mit Tendenz zu weich. Es schluckt die meisten Fahrbahn-Unebenheiten souverän. Der Wagen liegt dabei ruhig auf der Straße, federt nur bei großen Bodenwellen und Beladung stärker aus. Die Seitenneigung in Kurven und bei schnellem Richtungswechseln hält sich noch in normalen Grenzen.

2,8 Sitze

Die Vordersitze sind angenehm bequem gepolstert, nicht zu straff und nicht zu hart, bieten dabei passablen Halt. Die Lehnen sind jedoch kurz und im Lendenbereich etwas nachgiebig.

⊕ Hinten sitzt man für die Fahrzeugklasse äußerst kommod, mit ordentlicher Unterstützung der Oberschenkel und bei angenehmer Schräge der Lehne.

3,9 Innengeräusch

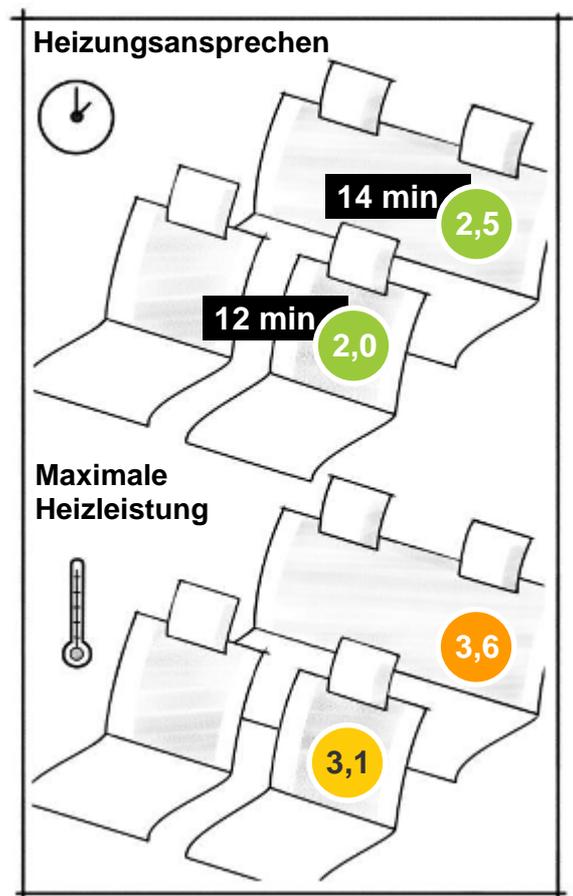
Bis 110 km/h kann man mit dem Fahrgeräusch gut leben. Nimmt das Tempo zu, wird es laut im Innenraum, denn der Motor fängt stark an zu dröhnen und zu brummen. Unterhaltungen sind dann kaum mehr möglich, ohne sich anzubrüllen.

3,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht recht gut an. Um für einigermaßen Warmluft zu sorgen, muss sie voll aufgedreht werden.

⊕ Angenehm ist, dass die Frontscheibe nicht so schräg und die Seitenscheiben fast senkrecht stehen, dadurch sind die Insassen weniger stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt als bei anderen Personenkraftwagen sonst üblich.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

– Die Verteilung der Luftdüsen lässt sich nur grob einstellen. Die Kunststoffe dünsten geringfügig aus. Eine Klimaanlage kann erst ab der Ausstattung Ambiente möglich bestellt werden, die aber sehr teuer ist.

3,6 MOTOR/ANTRIEB

5,2 Fahrleistungen*

– Die Fahrleistungen sind schlecht, es ist fast nicht möglich, im Verkehrsstrom anderer Fahrzeuge mitzuhalten. Da hilft es auch nichts, wenn man den Motor zum Beschleunigen voll ausdreht.

3,3 Laufkultur

Der Motor läuft bei Drehzahlen über 3000 U/min recht rau und wirkt angestrengt, produziert lautes Dröhnen.

2,6 Schaltung

+ Die Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich leicht schalten.

– Schnelles Einlegen des Rückwärtsganges quittiert das Getriebe mit lautem Krachen.

3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes ist eher lang, soll so den Verbrauch reduzieren. In Verbindung mit der Durchzugsschwäche ist das jedoch eher ungünstig.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Bei höherem Tempo ist die Fahrstabilität passabel. Lenkkorrekturen ziehen zwar leichtes Nachdrängen mit dem Heck nach sich, Seitenwind oder Längsrinnen in der Fahrbahn beindrücken das Fahrzeug dagegen wenig. Hier hält der Logan stoisch den vom Fahrer gewünschten Kurs. Das Sicherheitsgefühl ist durch die etwas schwammige Lenkung nicht besonders hoch. Traktionsprobleme der Antriebsräder auf rutschigem Untergrund gibt es wegen der geringen Motorleistung kaum. Der ADAC-Ausweichtest wurde aus Sicherheitsgründen nicht durchgeführt, weil ein Schleuderschutz ESP nicht lieferbar ist.

3,0

Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der Wagen und bleibt ohne Tücken. In kritischen Situationen fehlt auch hier die elektronische Stabilitätshilfe, die einem Schleudern bereits im Ansatz entgegen wirken könnte.

4,1

Lenkung*

– Die Lenkung ist ein Schwachpunkt des Logan: Sie spricht zwar passabel an, ist aber wenig zielgenau und vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn. Hinzu kommt der immense Kraftaufwand beim Lenken, da eine Unterstützung fehlt. Besonders beim Rangieren kommt da wenig Freude auf, denn viereinhalb Umdrehungen sind von Anschlag zu Anschlag erforderlich, und die hohe Lenkkraft können nur trainierte Menschen aufbringen. Noch dazu ist der Lenkradkranz sehr glatt. Der Wendekreis ist durchschnittlich.

2,6

Bremse

Die Bremswirkung ist durchschnittlich, mit Tendenz zu gut: Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 38 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

+ Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Das ABS sorgt weitgehend für Spurhaltung.

4,6

SICHERHEIT

4,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Beim Logan sind serienmäßig ABS, EBV und Bremsassistent vorhanden.

– Einen Schleuderschutz gibt es dagegen nicht.

3,7

Passive Sicherheit - Insassen

EuroNCAP-Crashtest: Die stabile Fahrgastzelle und die einstufigen Airbags schaffen es gemeinsam nicht, die Belastungswerte für die Brust auf einem akzeptablen niedrigen Niveau zu halten. Die Deformation des Fußraums ist nur minimal, allerdings bergen unkontrollierte Bewegungen von Kupplungs- und Bremspedal ein Verletzungsrisiko für die Füße des Fahrers. Hinzu kommen harte Aufschlagzonen rund um die Lenksäule, die den Knien des Fahrers gefährlich werden können. Es werden nur 8 von max. 16 Punkten erreicht. Beim Seitenschutz bietet der Dacia Logan kein einheitliches Bild: Bauch und Becken werden relativ niedrig belastet, die Brust dagegen sehr hoch. Der Pfahlaufpralltest wurde nicht durchgeführt, da kein Seitenairbag und kein seitlicher Kopfairbag angeboten wird.

Es werden somit ohne Pfahlaufpralltest nur 11 von max. 16 Punkten erreicht.

⊕ Die Kopfstützen haben knappen Abstand zu den Köpfen und können so bei kleinen Personen optimal wirken.

⊖ Vorn ragen die Gurtbeschläge hervor, die sich nah an den Köpfen befinden. Es gibt weder Seiten- noch seitliche Kopfairbags. Die Kopfstützen sind niedrig und schmal. Der Austrittsöffnung des rechten Airbags liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde. Hinten liegen die Gurte am Hals an. Für Warndreieck und Verbandkiste fehlen Halter.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Die Rückbank ist zur Befestigung von bis zu drei Kindersitzen mit den vorhandenen Gurten sehr gut geeignet. Der rechte Airbag lässt sich deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die EuroNCAP-Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein eineinhalb- und ein dreijähriges Kind durchgeführt: „Renault (Römer) Baby Safe Plus“ und „Renault (Römer) Duo Plus“ jeweils befestigt mit dem Fahrzeuggurt. Der Schutz der Kinder ist insgesamt gut, lediglich die Halsbelastungen beim jüngeren und die Brustbelastungen beim älteren Kind sind beim Frontalcrash leicht erhöht. Es werden gute 31 von max. 49 Punkten erreicht.

⊖ Hinten erschweren die lose an Bändern hängenden Gurtschösser das Befestigen der Sitzsysteme.

4,5 Fußgängerschutz

⊖ EuroNCAP-Crashtest: Die Kopfaufschlagzonen sind einigermaßen nachgiebig gestaltet, vom aggressiven Stoßfänger und der Haubenvorderkante ist dagegen keine Gnade zu erwarten. Nur 5 von max. 36 Punkten ist ein sehr schlechter Wert.

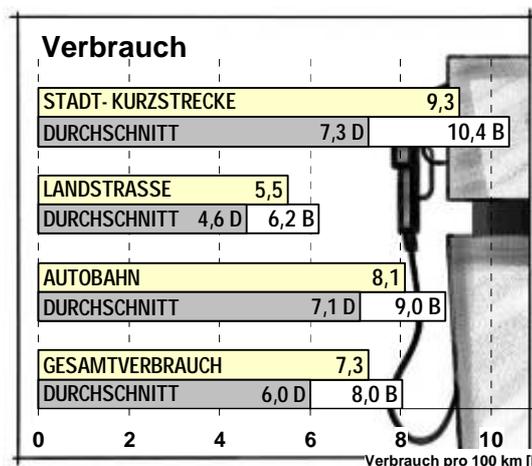
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Im Mittel aller Werte verbraucht der Logan 7,3 l Super auf 100 km. Im Einzelnen: innerorts 9,3 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 8,1 l Super auf 100 km. Der CO₂-Ausstoß beträgt 172 g/km. Im ADAC Eco-Test erhält der Logan drei Sterne (Pollution 47 Punkte, CO₂ 22 Punkte).

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,2

Betriebskosten*

– Obwohl sich der Verbrauch des kantigen Rumänen noch in einem durchschnittlichen Bereich bewegt, erhält er aufgrund der höheren Preise für Superkraftstoff eine schlechte Note bei den Betriebskosten.

2,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder mindestens einmal jährlich muss der Dacia zum Service in die Werkstatt. Der 1,4 Liter Benzinmotor besitzt einen Zahnriemen, der bereits nach 60.000 km oder nach vier Jahren gewechselt werden muss.

+ Bei Dacia werden den Fahrzeugen gemäß eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie beispielsweise Kupplung oder Auspuffanlage spendiert sowie eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km gewährt. Über die Renault-Werkstätten besteht ein dichtes Servicenetz. Die Kosten für den Reifenersatz sind durch die günstige Seriengröße gering.

– Die sehr kurzen, nicht mehr zeitgemäßen Inspektionsabstände und die hohen Werkstattstundensätze der Renault-Werkstätten verhindern ein besseres Ergebnis.

5,5

Wertstabilität*

– Das fehlende Image des Einfachautos sorgt für eine mäßige Wertbeständigkeit. Der absolute Wertverlust ist aufgrund des günstigen Anschaffungspreises aber niedrig.

0,6

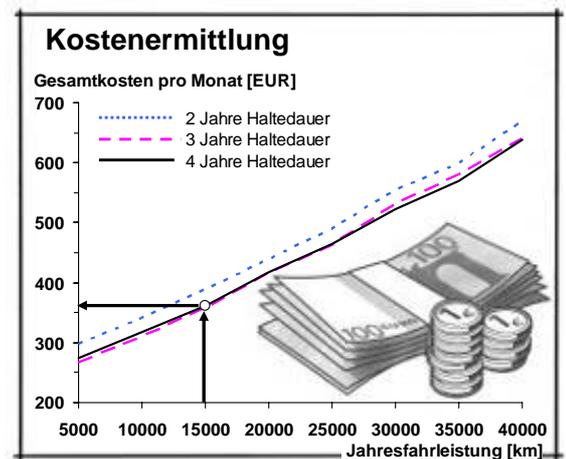
Kosten für Anschaffung*

+ Bei den Anschaffungskosten spielt der Logan voll seine Trümpfe aus: 7.300 Euro sind für ein Auto dieser Klasse unschlagbar wenig.

2,7

Fixkosten*

Die Beiträge für die Versicherung machen den Großteil der fixen Kosten aus. Hier bewegt sich der Schmalhans durch seine durchschnittlichen Typklasseneinstufungen auf akzeptabler Höhe.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 361 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren)

0,8

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Der extrem niedrige Anschaffungspreis sorgt dafür, dass diese Kosten sehr niedrig liegen. Da spielt es auch nur eine untergeordnete Rolle, dass die Betriebskosten erhöht sind und der Wertverlust hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.6 16V	1.5 dCi
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1598	4/1598	4/1461
Leistung [kW(PS)]	55(75)	64(87)	77(105)	63(86)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	112/3000	128/3000	148/3750	200/1900
0-100 km/h[s]	13,0	11,5	10,2	13,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	175	183	167
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,3 S	7,9 S	7,8 S	5,7 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/18/18	19/19/18	19/19/18	19/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	118	136	132	161
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	361	412	421	398
Preis [Euro]	7300	9950	10450	11850

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1390 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	112 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	9,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/ 5,5/ 8,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	165g/km/ 172g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4288/1740/1534 mm
Leergewicht/Zuladung	1045 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	445 l/445 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	525 kg/1100 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	680 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	173 Euro
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage	nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	450 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	127 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	75 Euro
Monatlicher Wertverlust	116 Euro
Monatliche Gesamtkosten	361 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/18/18
Grundpreis	7.300 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Dacia Logan 1.4

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Fahreigenschaften	3,1
Verarbeitung	2,9	Fahrstabilität	3,0
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	4,1
Kofferraum-Volumen*	2,2	Bremse	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,5	Sicherheit	4,6
Kofferraum-Variabilität	5,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,7
Innenraum	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	3,7
Bedienung	3,4	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	4,5
Raumangebot hinten*	2,8	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,8
Komfort	2,9	Schadstoffe	1,3
Federung	2,4		
Sitze	2,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	1,9
Innengeräusch	3,9	Betriebskosten*	4,2
Klimatisierung	3,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,4
Motor/Antrieb	3,6	Wertstabilität*	5,5
Fahrleistungen*	5,2	Kosten für Anschaffung*	0,6
Laufkultur	3,3	Fixkosten*	2,7
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	0,8
Getriebeabstufung	3,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest