



Dacia Logan MCV TCe 90 Prestige

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (66 kW/90 PS)

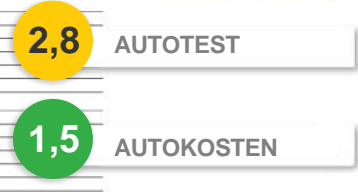
Mit der ersten Generation des Logan MCV hat die Neuauflage nicht mehr viel gemeinsam. Während der Vorgänger noch als typischer Großraumvan mit bis zu sieben Sitzplätzen positioniert war, zielt der Neue nun auf das Kombi-Segment ab. Zu den klaren Stärken des Logan zählt neben dem riesigen Kofferraum, der bis zu 1.510 l schluckt, vor allem der konkurrenzlos günstige Preis. Der Testwagen mit dem 90 PS starkem Dreizylinder-Benzinmotor besticht zwar nicht mit überragenden Fahrleistungen, untermotorisiert fühlt man sich aber auch nicht. Überzeugen kann der TCe 90 Motor dagegen umso mehr im EcoTest. Dank akzeptablem Verbrauch (5,7 l/100 km) und sauberen Abgasen erreicht der Dacia klar vier Sterne im Umweltranking. Der Dacia Logan MCV wird vor allem für kühl rechnende Autofahrer interessant sein, die den Nutzwert schätzen, dabei aber nicht auf Perfektion im Detail Wert legen. Der Kombi ist zwar schon ab 7.990 Euro erhältlich, wer ein vernünftig ausgestattetes Fahrzeug mit aktuellem Motor haben möchte, sollte aber auf den TCe 90 zurückgreifen. Der wird in der getesteten Top-Ausstattung für 12.290 Euro angeboten.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** im Preissegment nur Lada Priora 2171.

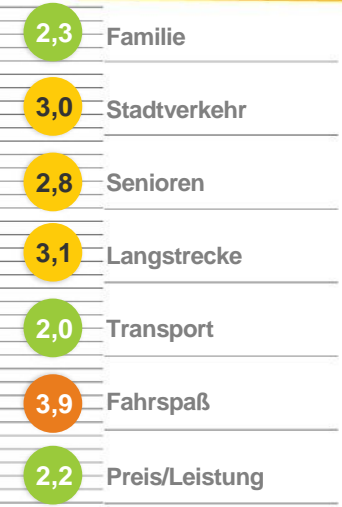
- +** sehr großer und gut zugänglicher Kofferraum, gutes EcoTest-Ergebnis, sehr gute Wirtschaftlichkeit
- keine Kopfairbags erhältlich, indirekte Lenkung, hohes Geräuschniveau, schwache Heizung



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: Oktober 2013
Text: D. Silvestro

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

Verarbeitung

Der Dacia Logan MCV zeigt sich schlicht verarbeitet, zeigt dabei aber keine gravierende Verarbeitungsmängel. Für ein Fahrzeug dieser Preisklasse kann man mit Verarbeitung zufrieden sein. Die Karosserie wirkt solide, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig aber nicht besonders schmal. Die Blechfalze sind sauber gebördelt und gut gegen Korrosion abgedichtet. Nur Details wie z.B. die offen liegenden Motorhaubenscharniere trüben das Gesamtbild. Der Kofferraum ist weitgehend verkleidet, zeigt aber im Detail Verarbeitungsmängel auf. Der Stoffüberzug des Kofferraumbodens ist billig verklebt und löst sich bereits nach kurzer Zeit. Im Innenraum dominieren einfach gehaltene Kunststoffe die sich nicht besonders hochwertig anfühlen, trotzdem aber überraschend gut verarbeitet sind. Chromränder und silberfarbene Applikationen werten den Innenraum optisch etwas auf. Der Motorraum ist von unten gut abgeschottet und verschmutzt somit nicht so stark - im weiteren Verlauf ist der Unterboden aber zerklüftet und aerodynamisch nicht optimiert. Die Türschweller sind nicht gut gegen Verschmutzung abgedichtet, besitzen aber teilweise einen Schwellerschutz.

+ Dacia spendiert dem Logan einen teuren Dämpfer anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten. Eine Klappe im Tankstutzen verhindert eine Fehlbetankung mit Diesel anstatt mit Benzin.

- An den lackierten Stoßfängern gibt es keine Schutzleisten, die den Lack vor leichten Parkremplern schützen würden. An den Türen findet man zwar unlackierte Schutzleisten, doch sind diese zu tief angebracht und deshalb weitgehend nutzlos. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich mit dem Schlüssel aufgeschlossen werden.

2,2

Alltagstauglichkeit

Der Dacia Logan MCV besitzt mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte eine gute Alltagstauglichkeit. Die maximale Zuladung beträgt akzeptable 480 kg. Als Zugfahrzeug eignet sich der Logan dagegen nur wenig. Die zulässige Anhängelast beträgt lediglich 1.150 kg (gebremst bei 12% Steigung).

+ Mit dem 50 l Benzintank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von knapp 900 km realisieren. Auf der stabilen Dachreling (Serie ab Lauréate) dürfen bis zu 80 kg Gepäck transportiert werden. Gegen Aufpreis gibt es ein vollwertiges Reserverad, welches der Größe der Fahrbereifung entspricht (im Testwagen verbaut). Damit ist man auch im Falle einer Reifenpanne uneingeschränkt mobil.

- Serienmäßig findet man nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich im Falle einer Reifenpanne schnell als unwirksam erweisen kann.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Positiv gegenüber dem Vorgänger erweisen sich jedoch die nun versenkbaren Kopfstützen und die nicht mehr geteilte Hecktür.

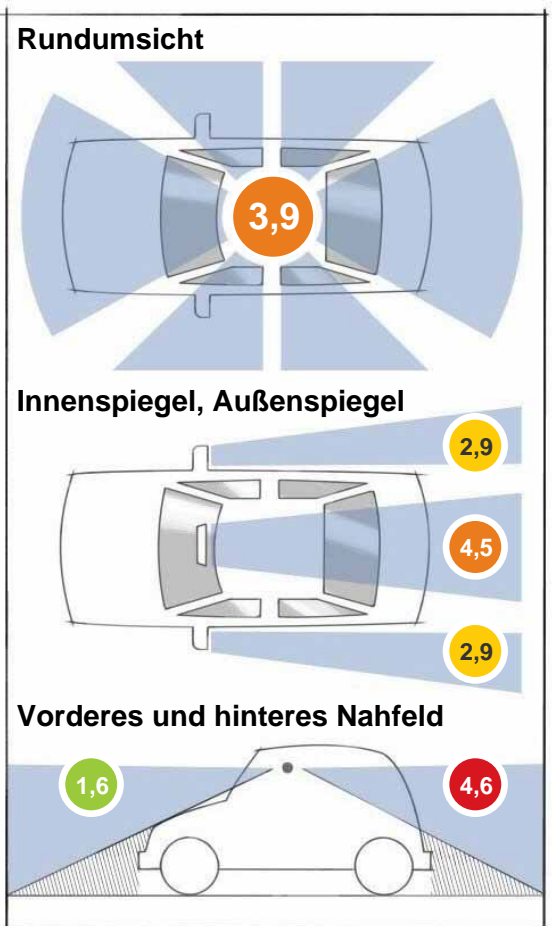
3,4

Sicht

Das Sichtkapitel gehört nicht zu den Stärken des Kombis. Die Rundumsicht fällt mau aus, die Rückspiegel sind nicht besonders groß und moderne Licht- oder Assistenzsysteme sucht man vergebens.

⊕ Die Außenabmessungen des Kombis lassen sich recht gut abschätzen. Dank der steil stehenden Heckklappe kann das Fahrzeugende gut abgeschätzt werden. Auch die Front lässt sich zufriedenstellend einsehen. Man hat einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen, da man im Logan nicht zu tief sitzt. Durch das separate Tagfahrlicht wird man tagsüber vom entgegenkommenden Verkehr besser erkannt. Eine Einparkhilfe hinten ist in der getesteten Top-Ausstattungsvariante serienmäßig verbaut.

⊖ Die Rundumsicht wird vor allem durch die breiten hinteren Dachsäulen eingeschränkt. Aber auch die restlichen Säulen sind nicht besonders schmal, was in der Summe nur zu einem ausreichenden Ergebnis führt. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe nicht ideal erkannt werden. Die optionale Einparkhilfe hinten ist deshalb durchaus empfehlenswert. Der Innenspiegel gibt nur ein kleines Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs wieder. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich. Die Außenspiegel sind akzeptabel groß, es fehlt ihnen aber ein asphärischer Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs nicht so gut erkannt werden können. Die Halogenscheinwerfer mit nicht mehr aktueller H4-Technik sorgen nur für eine akzeptable Fahrbahnausleuchtung. Vor allem das Fernlicht könnte etwas heller sein. Xenonscheinwerfer sind nicht lieferbar. Die Scheibenwischer sorgen für kein besonders gutes Wischergebnis. Das Wischfeld ist recht klein und bei hohen Geschwindigkeiten rubbeln die Scheibenwischer (kein Aerotwin).



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.

2,6 Ein-/Ausstieg

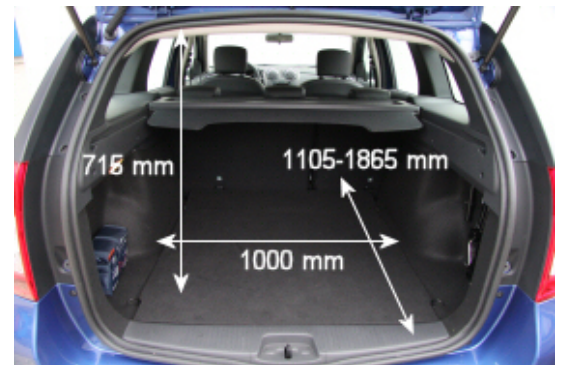
Ab der Ausstattungsvariante "Ambiance" ist der Logan MCV mit einer Zentralverriegelung inklusive Funkfernbedienung ausgestattet. Die Knöpfe der Fernbedienung kann man leicht verwechseln, auch Komfortfunktionen wie Öffnen oder Schließen der Fenster per Funkfernbedienung sucht man vergebens.

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt im Logan MCV weitgehend problemlos. Der Schweller ist schmal und liegt niedrig. Der Sitz befindet sich in akzeptabler Höhe über der Straße und dank der hohen Türausschnitte läuft man auch nicht Gefahr, sich den Kopf am Dach anzuschlagen. Auch hinten steigt man dank der breiten und hohen Türausschnitte problemlos ein und aus. Für alle Insassen außer dem Fahrer gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Die Türaufhalter sind zwar zufriedenstellend dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rasterungen. In engen Parklücken besteht die Gefahr, die Tür ans Nachbarauto zu schlagen, da die Tür schon in der ersten Rasterungen einen recht großen Öffnungswinkel besitzt. An den extrem spitzen Ecken der Türoberkante kann man sich leicht verletzen.

0,7 Kofferraum-Volumen*

⊕ Zu den echten Stärken des Logan MCV gehört der riesige Kofferraum. Schon das normale Volumen ohne geklappte Sitze beträgt stolze 520 l (bis Gepäckraumabdeckung) bzw. 740 l, wenn man den Logan bis zum Dach belädt. Klappt man dann noch die Rücksitzlehnen um, lässt sich der Stauraum auf 870 l (bis Fensterunterkante) bis 1.510 l (dachhoch) erweitern.



Mit 520 l Volumen stellt der Logan einen riesigen Kofferraum zur Verfügung

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Um die Heckklappe zu öffnen, muss ein Druckknopf betätigt werden, wie man es von modernen Fahrzeugen nur noch selten kennt. Dann schwingt die Klappe aber mit geringem Kraftaufwand auf und lässt sich auch einfach wieder schließen. Die Öffnungshöhe der Heckklappe ist nicht ideal. Nur Personen bis knapp 1,85 m finden darunter Platz. Zusätzlich ungünstig ist das abstehende Kofferraumschloss, an welchem man sich leicht den Kopf anstoßen kann.

⊕ Der Kofferraum lässt sich insgesamt sehr einfach beladen. Die Ladekante liegt sehr niedrig (60 cm über der Fahrbahn) und es stört nur eine minimale Kante zwischen Ladekante und Kofferraumboden. Zusätzlich positiv ist die hohe und recht breite Kofferraumöffnung, welche es auch ermöglicht, sperriges Gepäck einzuladen. Das Kofferraumformat an sich eignet sich ebenfalls zum Transport größerer Gegenstände.

⊖ Klappt man die Rücksitze um, entsteht kein komplett ebener Ladeboden, da die geklappten Lehnen nach vorne leicht ansteigen. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

3,2 Kofferraum-Variabilität

In der Basisausstattung lässt sich die Rücksitzlehne nur als Ganzes umklappen. Ab der Ausstattungsvariante Laurèate ist die Rücksitzlehne dann asymmetrisch geteilt klappbar. Nicht ideal funktioniert der Klappmechanismus. Zuerst muss umständlich der Mittelgurt ausgehängt werden, da er am Dach fixiert ist. Dann hat man die Wahl: Entweder klappt man nur die Rücksitzlehne um, diese steigt dann deutlich nach vorne an und ist nicht komplett eben. Oder man stellt vorher umständliche die Sitzflächen auf. Dann erhält man einen weitgehend ebenen Ladeboden, die Vordersitze lassen sich dann aber nicht mehr ganz zurückschieben. Zum Fixieren von schwerem Gepäck gibt es stabile Zurrösen im Kofferraum.

⊖ Im Kofferraum gibt es keine Ablagemöglichkeiten für kleine Gegenstände.

3,0 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Durch die wenigen Funktionen und Schalter findet man sich im Logan MCV schnell zurecht, die Eingewöhnungszeit fällt gering aus. Besondere Komfortausstattungen sucht man allerdings vergebens. Zudem sind einige Schalter ergonomisch ungünstig angeordnet.



Zeitgemäßes Design und ordentliche Verarbeitung sprechen für den Logan. Die Funktionalität bietet noch Raum für Verbesserungen.

⊕ Die Rundinstrumente lassen sich gut ablesen und bieten einen zufriedenstellenden Kontrast. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Touch-Display des Radio-/Navigationssystems ist einwandfrei positioniert. Auch die Bedienung funktioniert problemlos und die Menüführung ist sinnfällig. Der Lautsprecherklang vermittelt aber kaum Hörgenuss. Das Navigationssystem "Media-Nav" lässt sich weitgehend wie ein mobiles Gerät bedienen und man kann mit der Funktion des Geräts durchaus zufrieden sein. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab - das spart Kraftstoff. Bei geöffneter Türe oder Heckklappe wird dies durch eine zentrale Leuchte im Instrumenteneinsatz angezeigt, man erkennt aber nicht, welche Türe nicht richtig verschlossen ist. Die Anzahl an Ablagen ist vorne wie hinten gut bis zufriedenstellend. Vorne findet man Becherhalter und Türfächer, allerdings keine Flaschenhalter. Hinten gibt es dagegen lediglich Lehnentaschen und kleine Türfächer. Das Handschuhfach ist groß, aber unbeleuchtet. Der in dieser Ausstattung serienmäßige Bordcomputer ist akzeptabel bedienbar und beinhaltet die wichtigsten Informationen wie Restreichweite und Durchschnittsverbrauch. Einen Tempomat und Geschwindigkeitslimiter findet man ebenfalls an Bord. Die eingestellte Geschwindigkeit wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

⊖ Das Lenkrad lässt sich nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen, eine Längsverstellung fehlt ganz. Das Zündschloss ist nicht gleich zu finden, weil es unbeleuchtet und weit hinter dem Lenkrad untergebracht ist. Zudem gestaltet sich das Einstecken des Schlüssels fummelig. Der vordere Scheibenwischer besitzt eine Intervallfunktion und zwei Wischergeschwindigkeiten. Die Intervallfunktion ist aber nicht einstellbar, es fehlt zudem eine Antippfunktion. Die digitale Tankanzeige lässt sich nur recht grob ablesen, eine Anzeige für die Motortemperatur sucht man vergebens. Die Funktionen der Heizung/Klimaanlage sind selbsterklärend aber aufgrund der Drehschalter etwas umständlich. Zudem ist das Bedienteil sehr tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Straße abwenden muss, um Einstellungen an der Heizung vorzunehmen. Der "unsichtbare" Hebel für die Innenluftzirkulation hat zudem keine automatische Umschaltung auf Frischluftzufuhr. Die Fensterschalter befinden sich nicht in den Türen, sondern ungünstig in der Mittelkonsole. Sie funktionieren nicht ohne Zündung und haben weder eine Antippautomatik noch einen Einklemmschutz. Hinten gibt es zwar ebenfalls elektrische Fensterheber, die Schalter sind aber sehr schlecht erreichbar zwischen den Vordersitzen angeordnet. Vorne gibt es keine zusätzlichen Schalter für die hinteren Fensterheber, wenn man weit nach hinten greift sind die Schalter der hinteren Fensterheber aber auch von vorne einigermaßen erreichbar. Es fehlt ein gut erreichbarer Hupenknopf am Lenkrad, die Hupe ist nur über eine Taste im Blinkerhebel zu betätigen. Der Logan besitzt keinen Autobahnblinker (einmal tippen, dreimal blinken). Einige Schalter wie die sehr ungünstig angebrachte und schwergängige Leuchtweitenregulierung, die Lenkradtasten oder der Spiegeleinsteller sind unbeleuchtet und bei Dunkelheit schlecht zu finden.

2,7 Raumangebot vorne*

Auch wenn die Kopffreiheit im Logan für sehr große Personen ausreichen würde, ist das Platzangebot insgesamt nicht berauschend, da sich die Vordersitze nur für 1,85 m große Personen weit genug zurückschieben lassen. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse noch in Ordnung, die Insassen finden ein gutes subjektives Raumgefühl vor.

2,6 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten immer noch über 1,80 m große Personen genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde wie schon vorne für noch größere Personen ausreichen.



Auf der zweiten Sitzreihe finden Personen bis zu einer Größe von 1,80 m ausreichend Platz vor.

⊕ Dank der großzügigen Innenbreite und den großen Fensterflächen findet man ein angenehmes subjektives Raumgefühl vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Logan MCV werden keine Sitzvarianten angeboten, zudem sind die hinteren Sitze nicht längsverschiebbar. Die Innenraum-Variabilität ist deshalb nur ausreichend.

3,4 KOMFORT

2,8 Federung

Der Federungskomfort des Dacia Logan MCV geht insgesamt in Ordnung, im Detail fehlt es aber an Feinabstimmung. So spricht das Fahrwerk hölzern auf grobe Fahrbahnunebenheiten an und leitet diese deutlich an die Insassen weiter. Lange Bodenwellen werden insgesamt ordentlich abgedämpft, bei hoher Zuladung neigt die Hinterachse aber zu deutlichem Nachschwingen. Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu leichtem Stuckern. Auf Querfugen spricht vor allem die Hinterachse nicht perfekt an und reicht diese deutlich durch. Vertikalschwingungen sowie die Seitenneigung bewegen sich im üblichen Bereich und fallen nicht besonders negativ auf. Im Stadtbetrieb fällt der Fahrkomfort des Kombis zufriedenstellend aus.

3,4 Sitze

Der Sitzkomfort ist insgesamt zufriedenstellend, wobei vor allem die Einstellmöglichkeiten der Sitze nicht ideal sind. Der Fahrersitz lässt sich nur umständlich über Gewichtsverlagerung in drei Positionen in der Höhe einstellen. Während der Fahrt lässt sich die Höheneinstellung kaum bedienen. Die Konturen der Vordersitze gehen noch in Ordnung, bieten aber kaum Körperunterstützung und nur wenig Seitenhalt. Die Sitzfläche fällt zu kurz aus, wodurch große Fahrer kaum Oberschenkelunterstützung erhalten. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen. Insgesamt ist die Sitzposition nicht für alle Staturen ideal, da sowohl die Einstellmöglichkeiten des Sitzes als auch des Lenkrads begrenzt sind.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar. Der Sitzkomfort auf den Rücksitzen fällt schlecht aus. Man sitzt zu aufrecht und die Lehnen sind im oberen Bereich recht hart, wodurch man immer einen unangenehmen Druck im Schulterbereich verspürt. Die Sitzfläche bietet kaum Oberschenkelunterstützung. Durch die kaum konturierten Sitzpolster findet man vor allem in Verbindung mit den rutschigen optionalen Ledersitzen so gut wie keinen Halt. Auf den luftundurchlässigen Kunstledersitzen neigt bei warmen Temperaturen sehr schnell zum Schwitzen. Für den Winter fehlt dagegen eine Sitzheizung, welche die kalten Ledersitze aufwärmen würde.

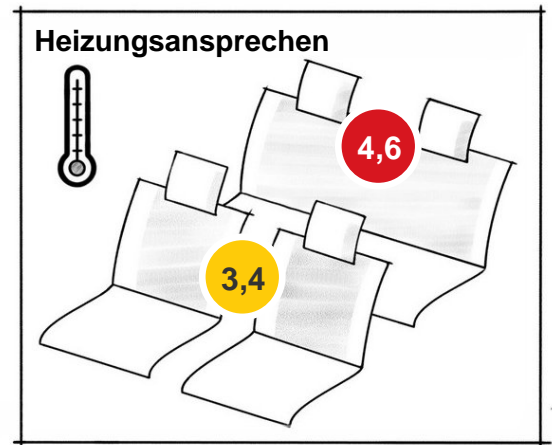
3,5 Innengeräusch

Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 71,6 dB(A) (bei 130 km/h) fällt der Geräuschpegel im Logan allenfalls zufriedenstellend aus. Vor allem Windgeräusche dominieren die Geräuschkulisse. Aber auch der kleine Turbomotor ist nicht perfekt vom Innenraum abgeschottet und zeigt sich dadurch vor allem unter Last präsent. Fahr- und Abrollgeräusche fallen nicht besonders negativ auf, beim Überfahren grober Unebenheiten poltert aber die Hinterachse.

4,3 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage gibt es in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig. Eine Klimaautomatik ist nicht lieferbar. Vorne spricht die Heizung in akzeptabler Zeit an und erwärmt so den Innenraum in zufriedenstellender Zeit.

– Im Fond dauert es dagegen deutlich länger, bis es angenehm warm wird. Vor allem der Fuß- und Kniebereich der hinten Sitzenden wird kaum warm. Die Luft- und Temperatureinstellungen können nur sehr grob vorgenommen werden. Die Temperatureinstellung muss oft nachgeregelt werden. Unverständlich ist, dass es bei Wahl der optionalen Ledersitze keine Sitzheizung gibt. Das kalte Leder kann im Winter schnell unangenehm werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,5 MOTOR/ANTRIEB

4,0 Fahrleistungen*

– Der Dacia Logan MCV ist auch mit dem aktuellen Turbomotor TCe 90 aus dem Renault-Regal lieferbar. Der 90 PS starke Dreizylinder sorgt dabei aber nur für ausreichende Fahrleistungen. Dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 135 Nm fallen die Elastizitätswerte zwar nicht schlecht aus, doch möchte man zügig überholen, dauert es dann doch etwas zu lange, bis Fahrt aufgenommen wird. Für den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt man im Dacia rund 8,5 s. Da auch auf der Autobahn problemlos mit dem Verkehr mitgehalten werden, ist der Motor für den günstigen Kombi völlig ausreichend. Eine noch kleinere Motorisierung ist aber nicht zu empfehlen.

3,0 Laufkultur

Für einen Dreizylinder kann die Laufkultur zufriedenstellen. Im Innenraum nimmt man aufgrund des rauen Motorlaufs zwar etwas stärkere Vibrationen wahr, doch fallen diese nie unangenehm auf. Vor allem bei einem Fahrzeug in dieser Preisklasse kann man durchaus damit leben. Nicht ideal sind die Brummfrequenzen, die unter Last bei niedrigen Drehzahlen auftreten. Dadurch schaltet man oft automatisch einen Gang zurück, um außerhalb des Brummbereichs zu fahren.

3,2 Schaltung

Die Schaltpräzision des Fünfgang-Getriebes ist durchschnittlich. Alle Gänge lassen sich weitgehend problemlos durchschalten, nur bei schnellen Schaltvorgängen hakt es gelegentlich. Nicht besonders sensible ist die Kupplungsbetätigung. Sie spricht erst sehr spät an und lässt sich dann auch nicht sauber dosieren, was oft leichtes Rucken des Antriebsstrangs nach sich zieht. Der Logan ist mit einer Schaltpunktanzeige ausgestattet, die dem Fahrer den möglichst sparsamsten Gang empfiehlt. In der Praxis funktioniert die Schaltpunktanzeige noch nicht perfekt, da oft Schaltvorschläge angezeigt werden, die keinen Sinn machen.

– Es gibt keinen Sperring, der versehentliches Einlegen des Rückwärtsgangs verhindert. Steht das Fahrzeug beim Einlegen des Rückwärtsgangs noch nicht ganz, kracht es laut im Getriebe.

3,5 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes gehen zwar insgesamt in Ordnung, ein etwas länger ausgelegtes Sechsgang-Getriebe hätte aber sicher nicht geschadet.

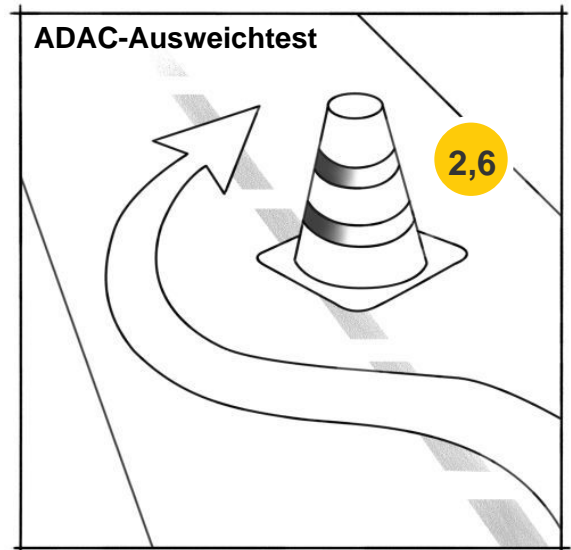
➖ Fährt man im fünften Gang, dreht der Motor bei 130 km/h bereits mit rund 3.500 1/min, was den Kraftstoffverbrauch und den Lärmpegel nach oben treibt.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Das Fahrverhalten des rumänischen Kombis ist insgesamt sicher, wenn auch nicht besonders sportlich. Bei einem starken Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug deutlich nach, bleibt aber noch zufriedenstellend beherrschbar. Der Geradeauslauf des Kombis geht insgesamt in Ordnung. Durch die undefinierte Mittelstellung der Lenkung muss man aber oft leichte Lenkkorrekturen einsteuern, um den Geradeauslauf stabil zu halten. Spurrillen beeindrucken den Logan dagegen nur wenig. Bei starkem Beschleunigen zieht das Fahrzeug leicht zur Seite. Die Traktion des Frontrieblers geht in Ordnung. In schnell durchfahrenen Kurven zeigt das Fahrzeug ein unkritisches Verhalten, der Grenzbereich kündigt sich früh durch überschieben an, liegt aber nicht besonders hoch.

Lastwechselreaktionen sind bei normaler Beladung kaum vorhanden, nehmen aber deutlich zu, sobald man die voll Zuladung des Kombis ausnutzt. Beim ADAC Ausweichtest schneidet das Fahrzeug zufriedenstellend ab. Der Logan MCV lenkt zuerst spontan ein, beim Gegenlenken drängt das Heck aber deutlich nach, was ruppige aber effektive ESP-Eingriffe nach sich zieht. Dadurch wird der Dacia umgehend stabilisiert und kann unproblematisch in die Ausfahrgasse zurückgelenkt werden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,5 Lenkung*

Die Lenkung des Logan MCV kann in der Summe nur wenig überzeugen. Sie spricht um die Mittellage verzögert an, besitzt eine schlechte Mittenzentrierung und gibt dem Fahrer bei schneller Kurvenfahrt kaum Rückmeldung. Durch die indirekte Auslegung muss man beim Rangieren viel Kurbeln. Das wäre noch verkraftbar, wären nicht gleichzeitig die erforderlichen Lenkkräfte recht hoch, die man zum Drehen des Lenkrads benötigt. Es ist zwar eine Servolenkung verbaut, doch sollte diese stärker unterstützen. Der Wendekreis von knapp 11,4 m geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse noch in Ordnung.

2,1 Bremse

➕ Von 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der Bremsweg des Logan MCV durchschnittlich nur 36,2 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental Conti Eco Contact 5 88T der Größe 185/65 R15).

Die Bremsanlage zeigt sich auch bei starker Beanspruchung standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht gut an und lässt sich problemlos dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist zufriedenstellend.

3,0 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die Serienausstattung des Logan beinhaltet die Mindestanforderungen wie ESP und einen Bremsassistenten. Innovative aktive Sicherheitssysteme sucht man aber vergebens.

+ Der Dacia ist serienmäßig mit ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein. Ein Speedlimiter ist in dieser Ausstattungsvariante Serie.

- Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Es gibt keine Rückstrahler oder -leuchten, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen würden. Ein unbeabsichtigtes Starten des Motors mit eingeletem Gang wird nicht unterbunden, da keine Startsicung (betätigen der Kupplung) vorhanden ist.

3,3 Passive Sicherheit - Insassen

Der Logan ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Durchgehende Kopfairbags sind aber nicht lieferbar, weshalb dem Dacia nur eine zufriedenstellende passive Sicherheit attestiert werden kann. Ein ADAC Crasheergebnis liegt bisher nicht vor. Vorn bieten die Kopfstützen nur Personen bis knapp 1,80 m optimalen Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist aber gering genug, damit sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Nur für die vorderen Insassen gibt es Ansnallerinnerer.

- Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,60 m guten Schutz. Immerhin ist der Abstand zum Kopf gering genug, damit die Kopfstützen bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Im Falle eines Unfalls können an den Klapp-Türgriffen kaum Kräfte aufgebracht werden um die Türen zu öffnen. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

2,7 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Logan MCV ist zufriedenstellend. Auf der Rückbank lassen sich auf den Außensitzen zwei Kindersitze zufriedenstellend befestigen. Der Mittelsitz eignet sich dagegen kaum zum Transport von Kindersitzen. Drei Sitze hätten auf der Rückbank ohnehin kein Platz nebeneinander. Die Außensitze sind mit Isofix inklusive Ankerhaken ausgestattet. Die Zugänglichkeit zu den Isofix-Bügeln ist aber nicht ideal, da sie zum einen tief im Sitzpolster versenkt sind, zum anderen die Gurtschlösser die Isofix-Bügel verdecken. Die losen Gurtschlösser haben auch zur Folge, dass man sich etwas abmühen muss, um Kindersitze sicher zu befestigen, da diese nicht ideal greifbar sind. Zusätzlich störend sind die weichen Sitzpolster, wodurch ein erhöhter Kraftaufwand erforderlich ist, um die Sitze lagestabil zu befestigen. Die Zugänglichkeit ist aber dank der hinteren Türen noch gut bis zufriedenstellend.

+ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos befestigen. Der Gurt ist lang, die Anlenkpunkte ideal und die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren. Laut Betriebsanleitung dürfen auf den hinteren Sitzplätzen alle Kindersitzklassen befestigt werden. Hohe Kindersitze lassen sich problemlos einbauen, da die Dachsäulen nicht im Weg sind.

⊖ Auf dem Beifahrersitz dürfen trotz Airbagabschaltung nicht alle Kindersitzklassen transportiert werden. Die hinteren elektrischen Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz. Die Schließkräfte liegen bei bis zu 250 N - Verletzungen können bei diesen Kräften nicht ausgeschlossen werden.

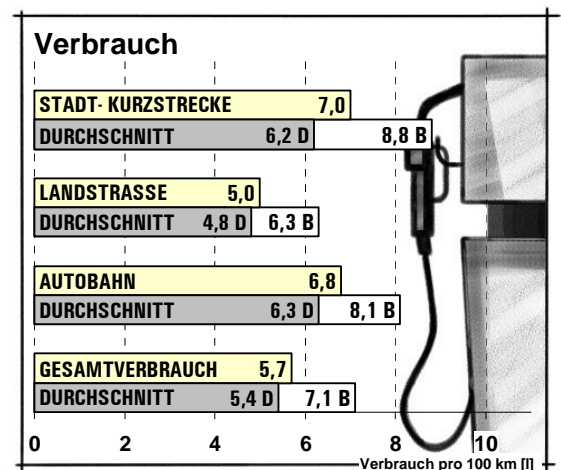
3,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Logan sollte zufriedenstellend ausfallen. Die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Bereiche rund um die A-Säulen wirken zwar recht aggressiv, doch die Fahrzeugfront sowie die Motorhaube sind nachgiebiger gestaltet. Zudem findet man direkt unter der Motorhaube keine harten Bauteile. Ein ADAC Crashtestergebnis liegt bisher nicht vor.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Logan MCV TCe 90 fällt durchschnittlich aus. Der ab der Ausstattung Lauréate verfügbare Eco-Modus optimiert die Motorsteuerung in Richtung Sparsamkeit. Unter anderem merkt man das an der deutlich reduzierten Motorleistung. Die im EcoTest ermittelte CO₂-Bilanz liegt damit bei 159 g/km, was für für 30 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest reicht. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,7 l/100 km. Der Stadtverbrauch fällt mit 7,0 l/100 km relativ hoch aus, was auch an der fehlenden Start-Stopp-Automatik liegen sollte. Außerorts sind es 5,0 l und auf der Autobahn 6,8 l pro 100 km.



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

1,3 Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffen kann der moderne Turbomotor ein gutes Ergebnis einfahren. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der Lohn sind 47 Punkte im Schadstoff-Kapitel. In der Summe erreicht der Dacia Logan MCV TCe 90 mit 77 Punkten vier Sterne im EcoTest.

1,5 AUTOKOSTEN

3,6 Betriebskosten*

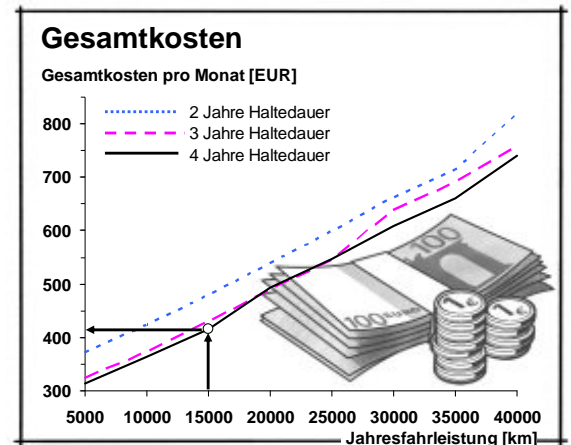
Die Betriebskosten des Logan MCV TCe 90 fallen nicht zu hoch aus.

1,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Nach 15.000 km oder alle 12 Monate muss der Logan zum kleinen Service in die Werkstatt, nach 30.000 km oder 24 Monaten steht eine größere Wartung an. Der kleine 0,9 l-Turbobenziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Es werden gemäß Angaben durch Dacia langlebige Verschleißteile wie beispielsweise Kupplung oder Auspuffanlage spendiert sowie eine dreijährige Herstellergarantie bis 100.000 km gewährt. Die Kosten für den Reifenersatz sind durch die günstige Seriengröße sehr gering.

⊖ Die kurzen, nicht mehr zeitgemäßen Serviceabstände bedeuten mehr Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 416 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,3 Wertstabilität*

Dem Dacia Logan MCV kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf attestiert werden.

1,4 Kosten für Anschaffung*

⊕ Sehr günstig zeigt sich die getestete Variante in der Anschaffung. Der Anschaffungspreis liegt bei lediglich 12.290 Euro. Dabei zeigt sich der Kombi gut ausgestattet. Klimaanlage, Einparkhilfe hinten oder vier elektrische Fensterheber sind nur einige Details, die man in der Prestige-Variante serienmäßig an Bord findet. Ebenfalls Serie ist das gut funktionierende Navigationssystem. Leider verlangt Dacia für europaweites Kartenmaterial Aufpreis.

2,0 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten liegen niedrig. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt nur 30 Euro. Die Kosten für die Teil- und Vollkaskoversicherung fallen akzeptabel aus (TK:17; VK:17).

⊖ Teuer zeigt sich das Fahrzeug lediglich in der Haftpflichtversicherung. Hier fällt die Einstufung ungünstig aus (KH:20).

0,6

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen sehr niedrig aus. Daran haben vor allem der günstige Kaufpreis und der daraus resultierende niedrige absolute Wertverlust Anteil. Aber auch die niedrigen Werkstatt- und Reifenkosten tragen zum guten Ergebnis bei.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 75	TCe 90	dCi 90 FAP	1.2 16V LPG 75
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	3/898	4/1461	4/1149
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	66 (90)	66 (90)	53 (72)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	107/4250	135/2500	220/1750	105/4250
0-100 km/h[s]	14,5	11,1	12,1	15,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	175	173	162
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,8 S	5,0 S	3,8 D	7,5 FG
CO2 [g/km]	135	116	99	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/15/17	20/17/17	20/17/17	19/15/17
Steuer pro Jahr [Euro]	74	30	142	44
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	385	428	422	395
Preis [Euro]	7.990	11.090	12.890	9.790

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	898 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	5250 U/min
Maximales Drehmoment	135 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,15/11,35 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/5,0/6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	116 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	159 g/km
Innengeräusch 130km/h	71,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4494/1733/1550 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1995 mm
Leergewicht/Zuladung	1140 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520 l/870 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	555 kg/1150 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	875 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	125 Euro
Monatliche Werkstattkosten	42 Euro
Monatliche Fixkosten	92 Euro
Monatlicher Wertverlust	157 Euro
Monatliche Gesamtkosten	416 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/17/17
Grundpreis	12.290 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	500 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	349 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,7
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	2,8
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	3,5
Sicht	3,4	Bremse	2,1
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	3,0
Kofferraum-Volumen*	0,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	3,3
Kofferraum-Variabilität	3,2	Kindersicherheit	2,7
Innenraum	3,0	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	3,4	Umwelt/EcoTest	2,2
Raumangebot vorne*	2,7	Verbrauch/CO ₂ *	3,0
Raumangebot hinten*	2,6	Schadstoffe	1,3
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	3,4		
Federung	2,8		
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	4,3		
Motor/Antrieb	3,5		
Fahrleistungen*	4,0		
Laufkultur	3,0		
Schaltung	3,2		
Getriebeabstufung	3,5		

AUTOKOSTEN

1,5

Betriebskosten*	3,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,5
Wertstabilität*	3,3
Kosten für Anschaffung*	1,4
Fixkosten*	2,0
Monatliche Gesamtkosten*	0,6

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen