



Dacia Logan MCV TCe 90 LPG Start&Stop Lauréate

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (66 kW / 90 PS)

Wer nach einem Auto mit viel Platz und einem sauberen Antrieb sucht, und dann auch noch unter 15.000 Euro als Budget ansetzt, wird nicht viele Modelle finden. Der Dacia Logan MCV ist so ein ungemein preiswerter Treffer, den es auch mit Flüssiggas-Antrieb gibt. Dafür rüstet die Renault-Tochter den bekannten 0,9 Liter Dreizylinder Turbomotor zusätzlich mit einer LPG-Anlage aus. Der Tank in der Reserveradmulde fasst leider nur 32 Liter, bei einem Verbrauch nach EcoTest von 8,2 l LPG pro 100 km reicht das nur für etwa 390 km. Immerhin bleibt der Benzintank mit seinen 50 Litern in vollem Umfang erhalten, die Gesamtreichweite steigt damit deutlich über 1.000 km. Dank der im Autogasbetrieb saubereren Abgase und des moderaten CO₂-Ausstoßes kann der Dacia-Kombi vier Sterne im EcoTest erzielen und ist damit empfehlenswert. Die Fahrleistungen des kleinen Benziners sind für den Alltag ausreichend, einzig das stets verzögerte Ansprechen im Gasbetrieb ist für geschmeidige Schaltvorgänge hinderlich.

Die sonstigen Eigenschaften des Logan MCV bleiben erhalten, im Guten wie im Schlechten. Es gibt reichlich Platz innen und einen großen Kofferraum. Dank der großen Türausschnitte steigt man bequem ein und aus und kann sich während der Fahrt an der guten Aussicht durch die großen Fensterflächen erfreuen. Es bleibt aber auch die überschaubare Komfort- und Sicherheitsausstattung. Komfortdetails mögen dem einen oder anderen nicht so wichtig sein, an der Sicherheit sollte man aber nicht sparen und Dacia einige wichtige Dinge wie einen Notbremsassistenten noch ins Programm aufnehmen. Zum Abschluss noch der Preis: ein sehr gewichtiges Argument für den Logan MCV, denn selbst als Autogas-Variante mit Topausstattungsline kostet er nur 12.300 Euro. **Konkurrenten:** Dacia Lodgy, Dokker und Duster, Lada Granta und Urban.

- + saubere Abgase und angemessener Verbrauch im Autogasbetrieb, viel Platz im Innenraum, einfaches Ein- und Aussteigen, günstiger Kaufpreis
- schlechte Sicherheitsausstattung, mäßige Verarbeitung der Karosserie

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,3

AUTOKOSTEN 0,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,8
	Transport	2,3
	Fahrspaß	3,8
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,9 Verarbeitung

Den Logan MCV hat Dacia mit dem Facelift durchaus fesch gemacht, das zeitgemäße Design und beispielsweise die modern designten Lichter und Leuchten gefallen. Wenn man aber genauer hinsieht, zeigt sich schnell, dass der Renault-Ableger auch nur mit Wasser kocht und bei den günstigen Preisen an vielen Stellen knapp kalkulieren muss. Die Spaltmaße der Karosserie sind passabel in ihrer Breite, verlaufen aber nicht immer ganz gleichmäßig. Der Innenraum ist schlicht gehalten und insgesamt ordentlich verarbeitet.

⊖ Die Materialqualität im Innenraum ist teilweise sehr mäßig, beispielsweise hat der Teppichboden eine schlechte Passform, daher ist er vom Fahrzeugboden

3,3 Alltagstauglichkeit

Mit seiner Länge von knapp 4,50 m und seinem Wendekreis von 11,4 m ist er in der Stadt nicht mehr ganz so wendig wie beispielsweise der Sandero. Der Logan MCV verfügt über vier vollwertige Sitzplätze und einen "Notsitz" hinten in der Mitte. Ein Reifenpannenset zum Flicker gibt es serienmäßig, ein Notrad ist nicht erhältlich, weil in der Reserververmulde der LPG-Tank verbaut ist.

⊕ Der LPG-Tank im Sandero fasst nur magere 32 Liter, allerdings bleibt der Benzintank mit 50 Litern in voller Größe erhalten. Die Reichweite rein mit LPG liegt bei etwa 390 km (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Mit einem vollen Benzintank kommt man etwa 800 km weit. Das

3,6 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich ordentlich abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man das vordere Ende nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorne kann man recht gut sehen, hinten fällt das schon deutlich schwerer - die optionale Rückfahrkamera ist also durchaus praktisch und von Vorteil. Parksensoren hinten kosten Aufpreis, für die Front gibt es keine. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt ein wenig höher als in einer normalen Limousine. Die Sicht im Innenspiegel könnte besser sein, die Außenspiegel sind insgesamt groß genug, ihnen fehlt jedoch ein asphärischer Bereich, um den toten Winkel neben dem Auto besser einsehen zu können. Die Scheibenwischer verrichten ihren Dienst zufriedenstellend, es bleiben aber größere Bereiche der Frontscheibe oben und rechts ungewischt.

abhebbar und es können Schmutz und Gegenstände darunter rutschen. Die Dachsäulenverkleidungen bestehen komplett aus hartem Kunststoff, als Dachhimmel muss billiger Filz reichen, geschäumte Kunststoffe findet man im Innenraum grundsätzlich nicht. Die Schweller links und rechts sind auf Höhe der hinteren Zustiege zusammengesetzt und die Kanten an den Stellen nicht extra geschützt; schleift sich durch Ein- und Aussteigen mit der Zeit der Lack ab, droht an dieser Stelle bald problematische Korrosion. Der Motorraum ist nach unten abgedeckt, ansonsten liegt der Unterboden weitgehend offen und ungeschützt, Unterbodenschutz wurde nicht flächendeckend aufgetragen.

Umschalten zwischen LPG- und Benzin-Betrieb erfolgt entweder manuell nach Fahrerwunsch oder automatisch, wenn der LPG-Tank leer ist. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, die sich an der Dachreling praktisch befestigen lassen. Auf der Anhängerkupplung sind bis zu 75 kg Stützlast möglich, genug, um auf einem Fahrradträger auch zwei E-Bikes transportieren zu können. Die Anhängelast liegt bei gebremsten Hängern bei 1.110 kg, bei ungebremsten bei 580 kg.

⊖ Der Benzintankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel entriegelt werden. Immerhin befindet sich der Einfüllstutzen für LPG auch direkt neben dem für Benzin.



Sehr breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

⊖ Bei der Rundumsicht-Messung zeigen sich vor allem nach links vorne und rechts hinten Schwächen, die breiten hinteren Säulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein. Besonders beim Abbiegen ist dies hinderlich, weil so z.B. Fußgänger oder Fahrradfahrer leicht übersehen werden können. Optionale Scheinwerfer gibt es für den Logan MCV nicht, man muss sich mit den mäßigen Serien-Halogenlichtern zufrieden geben; denen fehlt es an Helligkeit, und auch die Homogenität sowie die Breite der Ausleuchtung sind nicht optimal.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Einsteigen in den Logan MCV gelingt leicht, die Sitzfläche befindet sich etwa 47 cm über der Straße und liegt damit günstig. Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch, die großen Türausschnitte vorne wie hinten sind im Alltag sehr praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß, orientiert man sich am festen Schlüsselbart, kann man sie auch "blind" zuordnen. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten - das sind zu wenige, weil zu grob im Alltag.

1,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Eine große Stärke des Logan MCV ist sein großer Kofferraum. Im Normalfall fasst er 520 l - unter dem Kofferraumrollo. Rollt man ihn ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, stehen 740 l zur Verfügung. Dann kann man auch bis zu 14 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 870 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.510 l Volumen verfügbar.

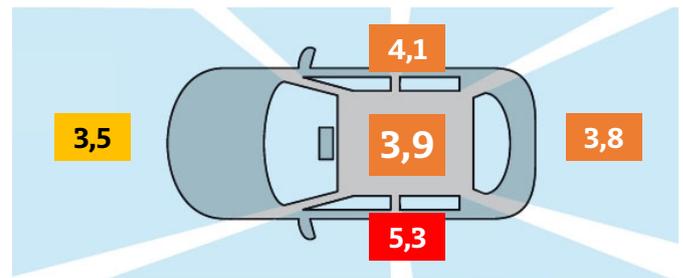
2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich recht leicht öffnen, schwingt aber mit knapp 1,84 m nicht besonders hoch. Da das Schloss der Klappe deutlich absteht, sollten große Personen auf ihren Kopfen, um sich nicht zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es zwei Griffmulden in der Verkleidung innen.

⊕ Die Ladekante befindet sich nur 62 cm über der Straße, das ist vorbildlich, weil es das Beladen erleichtert. Dazu passt, dass innen keine Stufe zwischen Kante und

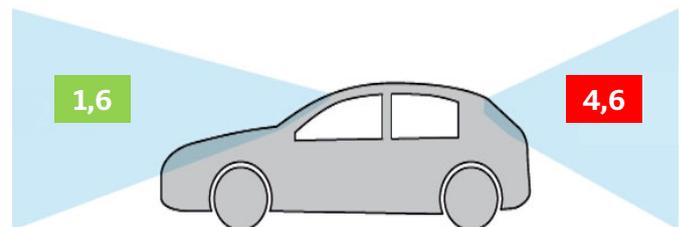
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Am Dachhimmel gibt es außer für den Fahrer für alle außen Sitzenden Haltegriffe.



Die große Stärke des Logan MCV ist sein mit 520 l Volumen sehr großer Kofferraum.

Ladeboden stört. Bis zu 2,7 m lange Gegenstände kann man in den Logan MCV laden, dabei hilft auch die große Ladeöffnung.

⊖ Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine unpraktische Stufe und im Bereich der Lehnen steigt der Ladeboden an. Die Kofferraumbeleuchtung muss mit einer kleinen Lampe auskommen, für eine gleichmäßige Ausleuchtung zu wenig.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, unkompliziert, aber mit einem gewissen Kraftaufwand verbunden. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Allerdings muss der Mittelgurt zunächst ausgehängt und die Gurtzunge im Dachhimmel befestigt werden. Es gibt nur zwei kleine Haken oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen - weitere Fächer oder ein Schienensystem bietet Dacia nicht an; selbst Bordwerkzeug und Wagenheber (wenn vorhanden)

hängen offen seitlich im Kofferraum. Ein Kofferraumtrennetz gibt es nur optional.

⊖ Ansonsten verzichtet Dacia auf Befestigungsmöglichkeiten und Fächer für kleines Gepäck. Es gibt weder Verzurrösen noch ein Gepäcknetz. Beim Zurückklappen der Lehnen ist unbedingt auf die äußeren Gurte zu achten, da sie leicht eingeklemmt und beschädigt werden können.

3,2 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Der günstige Preis macht sich teilweise auch in der Bedienbarkeit bemerkbar, hier und da fehlt es an Optimierung oder wird auf alte Standards gesetzt. Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe justieren. Den Schlüssel ins Zündschloss einzufädeln bedarf etwas Übung. Schalthebel und Pedale passen für die meisten Staturen. Für die Scheibenwischer vorne fehlt eine Antippsfunktion, das Intervall lässt sich nicht einstellen, ein Regensensor ist nicht lieferbar - ebenso wenig ein Lichtsensor für das Abblendlicht, das unpraktisch über den unbeleuchteten Lenkstockhebel aktiviert wird. Die Bedieneinheit für die Klimaanlage liegt etwas tief, die Funktionen können aber gut eingestellt werden, da ihr Umfang sich in Grenzen hält. Es gibt vier elektrische Fensterheber (hinten optional), nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf- und Ab-Automatik mit Einklemmschutz. Die vorderen Schalter für die hinteren Fenster sind ungewöhnlich in der Mittelkonsole platziert - das hat jedoch den Vorteil, dass auch der Beifahrer sie gut erreichen kann. Das Infotainment-System wird über einen großen Touch-Monitor gesteuert, die Lautstärke über eine mechanische Wippe. Die Instrumente sind schlicht gehalten und beschränken sich auf das Nötigste; so fehlen Anzeigen für Kühlmittel- oder Öltemperatur, auf offene Türen oder die Heckklappe weist ein Symbol hin (offene Motorhaube wird nicht angezeigt). Der serienmäßige Bordcomputer

informiert über Verbrauchs- und Streckenparameter.

⊖ Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung kann man nicht anpassen. Viele Schalter sind zwar beleuchtet, es fehlen aber der Spiegeleinsteller und die Eco-Taste. Die Leuchtweitenregulierung (ebenso unbeleuchtet) wird manuell über einen Drehregler unten am Armaturenbrett vorgenommen - mechanisch via Seilzug. Die Fenster lassen sich mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen.



Die Verarbeitungsqualität ist vernünftig, bei der Materialauswahl kann der Logan jedoch nicht verbergen, dass er im untersten Preissegment angesiedelt ist. Auch bei der Bedienbarkeit muss man Abstriche machen.

3,3 Multimedia/Konnektivität

In der höchsten Ausstattungslinie "Lauréate" kostet das Navigationssystem "Media-Nav Evolution" moderate 250 Euro Aufpreis. Es verfügt über einen 7-Zoll-Touchscreen, enthält ein Radio, einen USB- sowie einen Aux-In-Anschluss und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung für Handys. Ein CD-Laufwerk entfällt mit dem Navisystem. Verkehrsbehinderungen werden über TMC empfangen, ein inzwischen in die Jahre gekommener Dienst, der Ver-

kehrsstörungen nur recht grob verorten kann. Das Kartenmaterial für Ost- oder Westeuropa kostet je 50 Euro Aufpreis, es wird auf dem integrierten Speicher abgelegt, der nur dafür und nicht beispielsweise für Media-Dateien nutzbar ist. Mit der "Sprachsteuerung" können Funktionen im gekoppelten Handy gesteuert werden, wenn es dies unterstützt - das Mediasystem selbst lässt sich mit Sprachbefehlen nicht bedienen.

2,8 Raumangebot vorn

Auf den Plätzen vorne finden Personen bis knapp 1,85 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht für deutlich größere Menschen; limitierend ist der Einstellbereich auf den Sitzschienen. Die Innenbreite ist allgemein betrachtet durch-

schnittlich, für einen Kompakwagen aber ganz ordentlich. Und so ergibt sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumgefühl, das von der beschriebenen vergleichsweise üppigen Kopffreiheit herrührt.

3,0 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht das Raumangebot hinten noch für gut 1,80 m große Menschen. Einschränkend wirkt hier nur die Beinfreiheit, Kopffreiheit dagegen ist üppig vorhanden. In Kombination mit der ordentlichen Innenbreite ergibt sich ein gutes subjektives Raumgefühl; mehr als zwei Erwachsene sollten hinten aber nicht sitzen, sonst wird es arg eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der Variabilität im Innenraum sind enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich geteilt umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau sind nicht möglich. Vorne gibt es nur wenige Ablagen, keine davon ist geschlossen. Die beiden Becherhalter vorne sind nicht variabel und eher flach, eignen sich aber für Getränkebecher bis etwa 0,5 Liter. Immerhin passen in die vorderen Türfächer auch kleinere Flaschen. Die Fächer in den hinteren Türen sind dafür zu schmal, sie fassen lediglich Kleinigkeiten -

aber zumindest gibt es sie, da sich das Angebot an Ablagen ansonsten nur noch auf einen Becherhalter zwischen den Vordersitzlehnen beschränkt. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet.

3,5 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk des Logan MCV ist insgesamt für das gemütliche Fahren abgestimmt. Die Federung spricht innerorts ordentlich an, wobei auch die Reifen mit vergleichsweise hoher Gummiflanke hilfreich sind, um Kanten und Querfugen nicht zu hart zu den Insassen durchdringen zu lassen. Einzelhindernisse werden zufriedenstellend abgefedert, auf Kopfsteinpflaster braucht man allerdings Nehmerqualitäten; einerseits führt dieser fiese Straßenbelag

zu erheblichen Vibrationen im Lenkrad und in der Karosserie, andererseits wirkt das Dröhnen im Innenraum infernal. Die tendenziell weiche Auslegung verhilft auf der Landstraße zu mehr Komfort, aber auch zu recht viel Karosseriebewegung, wenn die Fahrbahn einen schlechteren Zustand hat. Auf der Autobahn ist man ebenso komfortabel unterwegs, Stuckern tritt nur wenig auf.

3,7 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, hat aber bei Querbeschleunigung wenig Seitenhalt, weil die Konturen aufgrund der weichen Unterpolsterung eher optischer Natur sind. Für den Fahrer gibt es eine herunterklappbare Mittelarmlehne, deren Höhe nicht justierbar und durch die Sitzlehnenneigung vorgegeben ist. Die Kopfstützen sind in der Höhe einstellbar, ihr Abstand zum Kopf jedoch nicht.

⊖ Eine SitzhöhenEinstellung bleibt dem Fahrersitz vorbehalten, der Beifahrersitz muss ohne auskommen; Erwachsene ab etwa 1,85 m Größe sitzen schon recht hoch und nahe am Dachhimmel. Die Seitenverkleidungen in allen Türen sind hart, stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm. Die wenig konturierte Rückbank bietet kaum Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht.

2,8 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 67,2 dB(A), wenn man mit 130 km/h unterwegs ist. Der Wert geht in Ordnung, er wird hauptsächlich durch die allgemeinen Fahr- und Abrollgeräusche verursacht, denn der

Motor selbst hält sich dabei im Hintergrund, er meldet sich nur unterhalb von 2.000 1/min brummend zu Wort. Windgeräusche fallen nicht explizit an bestimmten Stellen auf.

4,1 Klimatisierung

⊖ Dacia verbaut im Logan MCV LPG in der höchsten Ausstattungsstufe Lauréate serienmäßig eine Klimaanlage - eine Variante mit automatischer Regelung ist nicht lieferbar. Die Temperatur kann man nur grob vorwählen, den Luftaustrittsbereich (Scheibe, Mitte, Fußraum) nur in bestimmten Kombinationen über einen Drehregler

definieren. Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es keine eigenen Luftdüsen, weder im Fußbereich noch mittig.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen

Mit seinen 90 PS fühlt sich der Logan MCV ausreichend motorisiert an, für flottes Vorankommen muss man aber mittlere bis hohe Drehzahlen halten, denn gerade im Gasbetrieb wirkt der kleine 0,9-l-Dreizylinder trotz Turboaufladung im unteren Drehzahlbereich ziemlich müde. Unterhalb von 2.000 1/min passiert recht wenig, hier spürt

man auch ein ausgeprägt verzögertes Ansprechen. Für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h benötigt man rund 8 Sekunden (2. und 3. Gang), das gleiche Manöver nur im 4. Gang dauert schon 11,6 Sekunden; nur im 5. Gang werden es fast 18 Sekunden. Für die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h benötigt man einen langen Anlauf.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Für einen Benziner in modernen Pkw eher ungewöhnlich, mit seinen nur drei Zylindern aber zu erklären: man spürt recht deutliche Vibrationen vom Motor selbst bei mittleren Drehzahlen. Unter 1.500 1/min kommt erhebliches

Brummen hinzu, das bis etwa 2.000 1/min langsam weniger wird, im 5. Gang aber störend bleibt. Erst oberhalb von 2.000 1/min läuft der kleine Dreizylinder kultiviert, dann auch beim Ausdrehen.

3,0 Schaltung/Getriebe

Das manuelle Getriebe lässt sich insgesamt gut schalten und hakt auch bei schnellen Gangwechseln nicht. Die Schaltwege passen, der Rückwärtsgang "rechts hinten" ist nicht optimal platziert. Der auch aus anderen Renault-Modellen bekannte Dreizylinder ist wie üblich an ein Fünfganggetriebe gekoppelt. Der erste Gang ist ausreichend kurz übersetzt und die Kupplung gut dosierbar, um das Anfahren einfach zu gestalten. Das klappt im Benzinbetrieb komfortabler als im Gasbetrieb, weil der Motor dann träger anspricht. Das stets verzögerte Ansprechen fällt im Grunde bei jedem Schaltvorgang auf und nervt, weil es ein leichtes Ruckeln verursacht; nur mit viel Schaltgefühl - oder im Benzinbetrieb - kann man das vermeiden. Der fünfte Gang

ist insgesamt passend lang übersetzt, noch länger wäre nicht nötig, weil der Motor sonst überfordert wäre. Aber ein Sechsgang-Getriebe würde für kleinere Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sorgen und somit noch besser mit dem Motor harmonisieren. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet harmonisch, sie stellt den Motor weich ab und startet ihn auch kultiviert wieder.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht speziell gesichert oder von den Vorwärtsgängen deutlich abgesetzt. Rolllt der Logan MCV beim Einlegen noch, quittiert es das Getriebe mit deutlichen Geräuschen.

3,7 FAHREIGENSCHAFTEN

3,3 Fahrstabilität

Als Logan MCV liegt der Dacia insgesamt stabil und sicher auf der Straße. Die indirekte Lenkübersetzung führt zu einer gewissen Behäbigkeit und eher trägen Reaktion auf plötzliche Lenkbefehle, der Rumäne bleibt aber insgesamt gut beherrschbar. Das serienmäßige ESP (elektronische Stabilitätsprogramm) greift im Notfall unterstützend ein. Die Gefühllosigkeit um die Mittellage ist ausgeprägt und damit wenig hilfreich bei kleineren Kurskorrekturen auf Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen, die den Logan MCV für gewöhnlich aber wenig ablenken. Provoziert man einen Lastwechsel in der Kurve, beispielsweise durch Gaswegnehmen oder ausgeprägter noch durch eine Bremsung, bleibt der Dacia auch dann noch gut beherrschbar und zur

Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs - von den laut kratzenden ESP-Regelungen darf man sich aber nicht verunsichern lassen, die Elektronik verrichtet ihren Dienst wie benötigt, aber eben uncharmant laut. Die elektronische Traktionskontrolle verhindert bei zu viel Leistungseinsatz wahllos durchdrehende vordere Antriebsräder. Beim Ausweichtest wird schon das erste Lenkmanöver mit rigoros regelndem ESP quittiert, was zunächst ausgeprägtes Untersteuern mit sich bringt, beim Gegenpendler aber auch Übersteuern, welches wiederum vom ESP aufgefangen wird. Schleudern oder gar Kippen wird effektiv verhindert, insgesamt zeigt sich der Logan MCV aber wenig präzise beim Durchfahren des Parcours - fahrdynamische Ambitionen kommen so nicht auf.

3,6 Lenkung

Auch im Logan MCV verbaut Dacia noch eine hydraulische Servolenkung, womit eine variable Servounterstützung in Abhängigkeit der Geschwindigkeit nur aufwendig umsetzbar wäre - folglich ist sie nicht verbaut. Daher lenkt es sich beim Rangieren und sehr niedrigen Geschwindigkeiten schwerer als bei den meisten Konkurrenten. Die eher indirekte Übersetzung gleicht das etwas aus, lässt den Dacia aber schwerfällig wirken. Von Anschlag zu Anschlag sind

es deutlich mehr als drei Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis von knapp 11,4 m geht für diese Fahrzeuggröße in Ordnung. Unterwegs wünscht man sich mehr Lenkgefühl, insbesondere im Bereich der Mittellage; auch die Zentrierung sollte deutlicher wirken. Somit fällt das Zielen nicht so leicht, kleine Lenkkorrekturen, um den gewünschten Kurs zu halten, gehen in Richtung Schätzung. Kleine Stöße durch Kopfsteinpflaster sind im Lenkrad deutlich zu spüren.

4,2 Bremse

⊖ Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei 39,8 m (halbe Zuladung, Reifen Goodyear DuraGrip der Dimension 185/65 R15 88T) - das ist heutzutage deutlich zu lang. Die Bremse lässt sich ordentlich dosieren und spricht passabel an, bei sehr

hoher Belastung leidet die Dosierbarkeit etwas. Brems man in Kurven, drängt das Heck leicht nach außen, das Verhalten bleibt aber gut beherrschbar und im Grenzbereich regelt das ESP mit.

4,0 SICHERHEIT

4,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer ist in der Topausstattung "Lauréate" Serie. Während einer Notbremsung blinkt zusätzlich die Warnblinkanlage mit erhöhter Frequenz.

⊖ Ansonsten ist das Angebot an Sicherheits- und Assistenzsystemen im Logan MCV bescheiden. Er verfügt lediglich über ESP und eine Reifendruckkontrolle (RDK) - weil er es muss, um eine Typzulassung bekommen zu können. Sämtliche weitere moderne Errungenschaften der aktiven Sicherheit bleiben dem Dacia verwehrt.

4,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊖ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm konnte der Logan MCV nur 57 Prozent für eine noch ausreichende Insassensicherheit erzielen (Test 2014). Schwächen haben sich vor allem beim Pfahlcrash und beim Frontcrash für die Fahrerbrust und -beine gezeigt. Sicher ein Grund ist die nur rudimentäre Ausstattung mit Airbags, bis heute gibt es nur Front- und Seitenairbags, auf Kopf-, Knie- oder hintere Seitenairbags muss gänzlich verzichtet werden. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,90 m Größe einen guten Schutz. Insassen auf den vorderen Plätzen werden überdies zum Anschnallen ermahnt, hinten gibt es diese Funktion nicht, auch Abschnallen während der Fahrt mahnt der Logan MCV nicht an. Hinten reichen die Kopfstützen nur für etwa 1,65 m große Personen, sie lassen sich also für durchschnittlich große Erwachsene nicht ausziehen. Warndreieck und Verbandskasten haben keinen definierten Platz. Im Kofferraum gibt es immerhin vier Verzurrösen.

2,9 Kindersicherheit

Im Bereich Kindersicherheit erzielt der Logan MCV mit 75 Prozent der erreichbaren Punkte beim Crashtest nach Euro NCAP Norm ein befriedigendes Resultat. Das Angurten von Kindersitzen könnte leichter fallen, wenn die Gurtschlösser an der Rückbank fixiert wären; ebenso würde eine Gurtblockiereinrichtung die Fixierung eines Sitzes verbessern. Kindersitze lassen sich sicher auf dem Beifahrersitz und den äußeren Plätzen der Rückbank befestigen, hinten auch mittels Isofix und Ankerhaken.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Für drei Kindersitze nebeneinander reicht der Platz auf der Rückbank jedoch nicht. Über einen Schalter rechts seitlich am Armaturenbrett kann man den Beifahrerairbag deaktivieren, je nach Kindersitz ist das erforderlich (Details siehe Bedienungsanleitung).

⊖ Eine i-Size-Freigabe hat keiner der Sitzplätze. Lediglich das elektrische Fahrerfenster verfügt über einen Einklemmschutz, alle anderen Fenster haben zwar keine Aufwärtsautomatik, sollten aber dennoch einen Klemmschutz aufweisen. Die Kindersicherung in den Fondtüren lässt sich leicht umstellen, die Bedienung stellt selbst für kleine Kinder kaum eine Hürde dar.

4,6 Fußgängerschutz

⊖ Im Euro NCAP Crashtest kann der Logan MCV nur 55 Prozent der Punkte für Fußgängersicherheit erzielen. Die vordere Kante der Motorhaube sowie der Übergangsbereich Motorhaube/Frontscheibe und auch die A-Säulen bergen für Fußgänger beim Zusammenstoß ein sehr hohes

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂

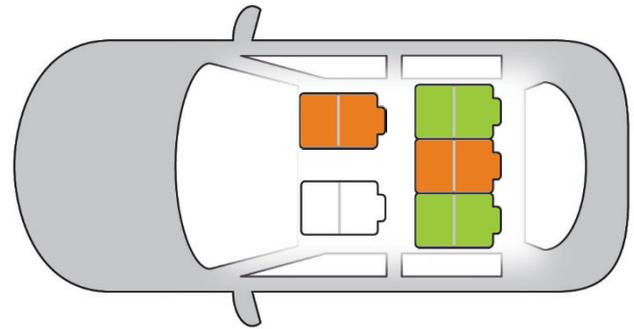
⊕ Der Logan MCV kann in der LPG-Variante mit Autogas oder mit Benzin betrieben werden. Dank der ab Werk nachgerüsteten Autogasanlage bleibt der Benzintank in voller Größe erhalten. Leider ist der LPG-Tank mit seinen 32 Litern arg knapp bemessen. Denn da der Energiegehalt eines Liters LPG niedriger ist als der eines Liters Benzin, liegt der LPG-Verbrauch entsprechend höher. Im EcoTest

2,2 Schadstoffe

⊕ Einer der Vorteile von Autogas ist, dass es recht schadstoffarm verbrennt. Entsprechend sind die Schadstoffwerte des Logan MCV LPG niedrig. Im EcoTest kann er so 38 von 50 Punkten erzielen. Zusammen mit den

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Verletzungsrisiko. Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube werden nicht angeboten, ebenso wenig ein Notbremsystem mit Personenerkennung.

haben wurde ein durchschnittlicher Verbrauch von 8,2 Liter LPG pro 100 Kilometer ermittelt. Das entspricht einer CO₂-Bilanz von 146 g pro km. Im ADAC EcoTest gibt es dafür 35 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,1 l, außerorts bei 7,2 l und auf der Autobahn bei üppigen 9,7 l LPG pro 100 km.

CO₂-Punkten ergeben sich insgesamt 73 Punkte und damit 4 Sterne im ADAC EcoTest. In der Autogas-Variante ist dieser Dacia also ein empfehlenswertes und insgesamt umweltschonendes Fahrzeug.

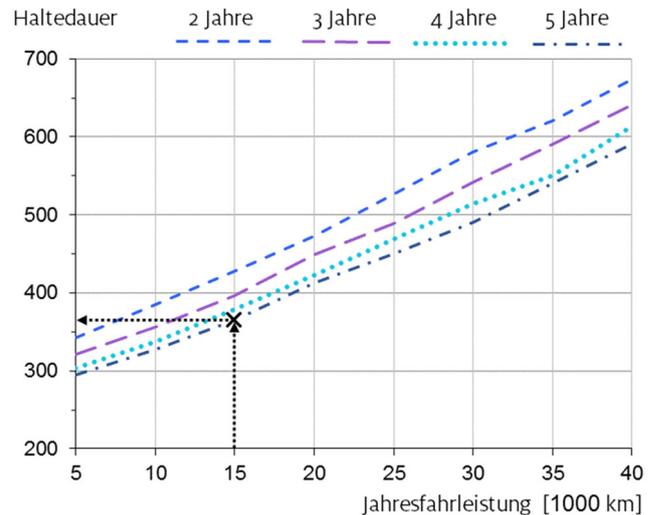
0,9 AUTOKOSTEN

0,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ In der Anschaffung ist der Logan MCV TCe 90 LPG sehr günstig, 12.300 Euro inklusive Autogasanlage sind eine Ansage. Mit der günstigen Investitionssumme hält sich auch der absolute Wertverlust in Grenzen. Die Ausstattung umfasst das Nötige, es gibt nur wenige Extras und die sind zudem günstig. Die Steuer ist mit 24 Euro pro Jahr kaum der Rede wert - praktisch jeder Handyvertrag kostet mehr. Die Versicherung kommt teurer, weil vor allem die Haftpflicht-Einstufung nicht optimal ausfällt. Die Kosten für Wartung und Reparaturen liegen dem Kaufpreis entsprechend auf niedrigem Niveau. Eine Service-Inspektion mit Ölwechsel ist jedes Jahr oder alle 15.000 km fällig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 365 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SCe 75	TCe 90 Start&Stop	dCi 90 Start&Stop	TCe 90 LPG Start&Stop
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/898	4/1.461	3/898
Leistung [kW (PS)]	54 (73)	66 (90)	66 (90)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	97/3.500	140/2.250	220/1.750	140/2.250
0-100 km/h [s]	14,5	11,1	11,8	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	175	173	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	4,9 S	3,5 D	6,2 FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller	120	109	90	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/13/14	19/16/15	20/18/15	22/17/15
Steuer pro Jahr [Euro]	70	46	142	24
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	334	381	384	348
Preis [Euro]	7.990	11.300	13.150	11.100

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b, LPG/Benzin Betrieb	
Hubraum	898 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	140 Nm bei 2.250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Verbrauch pro 100 km	6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	98 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.494/1.733/1.550 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	573/1.518 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/1.110 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	32 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Pitești, Rumänien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	8,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,6/17,8/,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	39,8 m
Reifengröße Testwagen	185/65 R15 88T
Reifenmarke Testwagen	Goodyear DuraGrip
Wendekreis links/rechts	11,1/11,4 m
EcoTest-Verbrauch (LPG)	8,2 l/100km
Stadt/Land/BAB (LPG)	8,1/7,2/9,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	131 g/km (WTW* 146 g/km)
Reichweite	390 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.995 mm
Leergewicht/Zuladung	1.180/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	520/870/1.510 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	73 Euro	Werkstattkosten	44 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	153 Euro
Monatliche Gesamtkosten	365 Euro		
Steuer pro Jahr	24 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/17/15		
Basispreis Logan MCV TCe 90 LPG Start&Stop Lauréate	12.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.12.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	14.170 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.500 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	-
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/200 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	350 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/-
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	250 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/150 Euro°
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (asym. geteilt)

AUSSEN

Anhängerkupplung	509 Euro (Zubehör)
Metalllackierung	470 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,3

AUTOKOSTEN

0,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	3,2
Verarbeitung	3,9	Fahrleistungen	3,4
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	3,6	Schaltung/Getriebe	3,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	3,7
Kofferraum-Volumen	1,5	Fahrstabilität	3,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	3,6
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	4,2
Innenraum	3,2	Sicherheit	4,0
Bedienung	3,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,2
Multimedia/Konnektivität	3,3	Passive Sicherheit - Insassen	4,2
Raumangebot vorn	2,8	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	4,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	2,4
Komfort	3,5	Verbrauch/CO ₂	2,5
Federung	3,0	Schadstoffe	2,2
Sitze	3,7		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	4,1		

Stand: September 2017
 Test und Text: M. Ruhdorfer