



## Dacia Logan MCV 1.5 dCi Lauréate

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (63 kW/86 PS)

**D**acia-Modell aus Rumänien mit Renault-Technik, zum Dumpingpreis angeboten, jedoch gibt's keinen Schleuderschutz ESP. Der Kombi ist gut 16 Zentimeter länger als die Limousine, dadurch hat er einen riesigen Laderaum, in dem sogar zwei zusätzliche Sitzplätze Platz haben, die es optional gibt. Der bequeme Zustieg zu allen Plätzen und das großzügige Platzangebot sind mit der Stufenheckversion gemeinsam. Der Diesel-Motor läuft ruhiger als die beiden Benziner, weil er nicht dröhnt. Er ist jedoch etwas schlapp und auch nicht gerade genügsam. Sein größtes Manko aber ist, dass er keinen Ruß-Partikelfilter hat. Die Richtungsstabilität ist dank langem Radstand gut, dennoch sollte Dacia zumindest gegen Aufpreis einen Schleuderschutz (ESP) anbieten. Fazit: ein bequemes Familien- und Lastenauto für Personen, denen Praktikabilität und Ökonomie wichtiger sind als ein hohes Image. Empfehlenswert ist es aber erst, wenn Dieselpartikelfilter und ESP Standard sind. In der getesteten Topversion 13.050 Euro plus Radio und Seitenairbags.

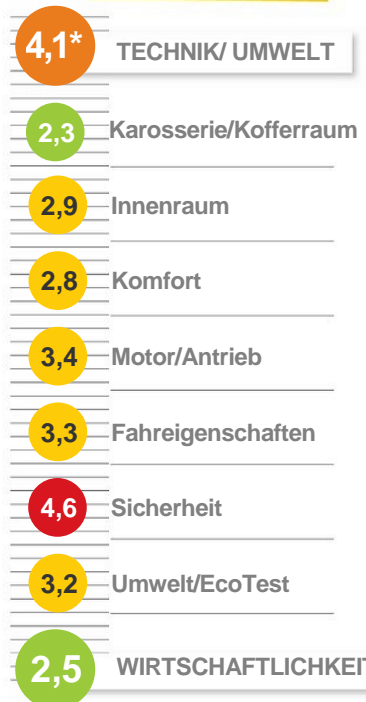
**Karosserievarianten:** Stufenheck, Pickup **Konkurrenten:** keine

**+** riesiger, variabler Kofferraum, sehr leichter Zustieg, bequemes, geräumiges Sitzen, zwei Zusatzsitze erhältlich, ausgewogene Federung, sehr preiswert

**-** nach hinten schlechte Sicht, unübersichtliche Heizung, kurze Kopfstützen, kein ESP erhältlich, kein Ruß-Partikelfilter



### ADAC-URTEIL



\* abgewertet wegen Sicherheitsmängeln

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

### Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist verwindungssteif, nichts rüttelt und nichts schüttelt auf schlechten Straßen. Auch macht das Finish einen guten Eindruck, Spalten der Bleche sind nicht besonders schmal, aber gleichmäßig, Umbördelungen sorgfältig gegen Rost versiegelt. Im Großen und Ganzen gilt dieser positive Eindruck auch für den Innenraum mit den sauber eingepassten, allerdings weniger hochwertigen Kunststoffelementen. Breite Seitenleisten schützen die Karosserie beim Parken vor Beschädigung durch dagegen rempelnde Türen. Auf der Dachreling sind 80 kg Gepäck erlaubt. Für Reifenpannen gibt es ein vollwertiges Reserverad.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Die Stoßfänger sind größtenteils lackiert und somit verkratzenempfindlich.

3,9

### 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, auch wenn sie niedrig sind. Zudem ist die Frontscheibe nicht so schräg wie bei anderen Autos und erlaubt dadurch eine bessere Sicht. Die Außenspiegel sind beheizt.

⊖ Bei der Sicht nach schräg hinten stört die breite D-Säule. Das ist ärgerlich, wenn man die Fahrspur wechseln oder abbiegen möchte. Im Innenspiegel sieht man ebenfalls wenig, weil die Mittelstrebe der Hecktür einen großen Bereich abdeckt. Außerdem hat nur der linke Teil der Tür eine beheizbare Heckscheibe und einen Scheibenwischer. Akustische Parksensoren sind ab Werk nicht erhältlich.

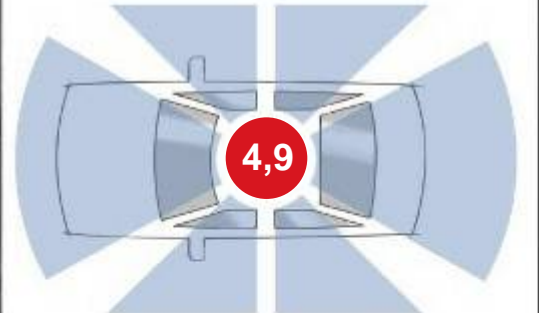
2,4

### Ein-/Ausstieg

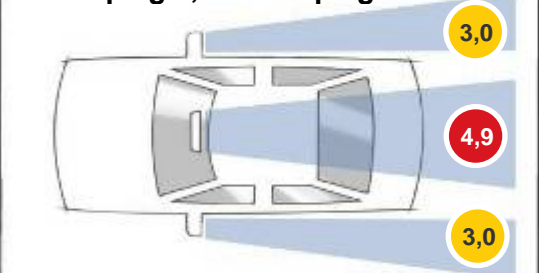
⊕ Vorn wie hinten ist der Zustieg bequem. Die großen, weitgehend planen Türen öffnen weit und die Sitzflächen haben eine angenehme Höhe. So ist auch das Einsteigen in engen Parklücken einfacher.

⊖ Die optional erhältlichen Zusatzsitze im Kofferraum sind nur nach einer anstrengenden Kletterpartie zu erklimmen.

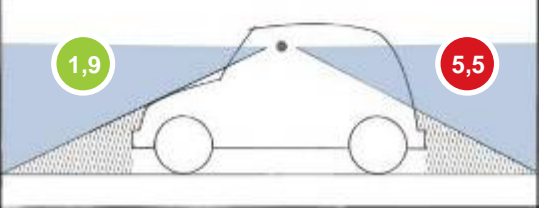
#### Rundumsicht



#### 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.



Breite Dachsäulen, die nicht versenkbaren Kopfstützen der äußeren Fondsitze und die geteilte Fondstür schränken die Sicht nach hinten ein.

## 0,6 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Die Kofferraumgröße ist für diese Klasse einzigartig, er sind 620 l (ohne die optionalen Zusatzsitze). Und wenn die Rückbank vorgeklappt ist, können sogar 960 l Gepäck verstaut werden (bis untere Fensterkante). Wegen der rechteckigen Heckpartie lassen sich auch sperrige Gegenstände sehr gut verstauen.



Mit 620 l Kofferraum ist der Logan MCV die Reverenz in der unteren Mittelklasse.

## 1,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Flügeltüre lässt sich leicht öffnen und gibt eine große Öffnung frei. Der niedrige Ladeboden sorgt dafür, dass sich auch schweres Gepäck relativ einfach einladen lässt. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.

⊖ Die Beleuchtung ist recht schwach.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

Es gibt nur links und rechts winzige Ablagen. Ein Gepäcknetz, das den Kofferraum vom Passagierabteil trennt, kostet Aufpreis.

⊕ Die Rückbank ist asymmetrisch geteilt. Sie lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen und dient dann gleichzeitig als Barriere für vorrutschendes Gepäck. Die optional erhältliche Sitzbank im Kofferraum lässt sich senkrecht aufstellen oder auch ganz herausnehmen.

## 2,9 INNENRAUM

### 3,3 Bedienung

⊕ Der Logan kommt mit nur wenigen Schaltern und Hebeln aus, das hat den Vorteil kurzer Eingewöhnung. Das Lenkrad liegt gut zur Hand, obwohl es nur neigungseinstellbar ist, die Pedal- und Schalthebelanordnung sind ebenfalls einwandfrei. Links und rechts vom Lenkrad befinden sich praktische Lenksäulenschalter mit Mehrfachfunktionen. Es gibt sogar einen Bordcomputer für Momentan- und Durchschnittsverbräuche. Das Handschuhfach ist sehr groß, leider aber auch ein wenig unübersichtlich. Die Griffe zum Schließen der Vordertüren sind jetzt sehr gut zu erreichen.



Zeitgemäßes Design und ordentliche Verarbeitung sprechen für den Logan. Die Funktionalität hat sich trotz eines Facelifts nicht verbessert.

⊖ Zum Anheben des Sitzes muss der Fahrer gleichzeitig am Hebel ziehen und Sitzfläche entlasten. Die Fensterschalter sind in der Mittelkonsole ungünstig angeordnet (Funktion nur mit Zündung); der unbeleuchtete Schalter für die Außenspiegel ist unter der Handbremse versteckt. Der Kontrast der Instrumente ist besonders nachts, wenn das Licht eingeschaltet ist, schlecht. Der Wischer hat keine Wisch-/Waschautomatik. Die sehr weit unten angeordneten Einsteller für die Heizung entziehen sich dem Blick des Fahrers fast völlig, sind unlogisch in der Funktionsweise und haben winzige Piktogramme. Das gilt auch für den Stellhebel der Innenuftzirkulation, der zudem unbeleuchtet ist und dessen momentan eingestellte Funktion nicht erkennbar ist. Bei Dunkelheit schlecht zu finden ist auch das Zündschloss. Das optional erhältliche Radio hat winzige Druckschalter, die kaum auseinander zu halten sind. Das Handschuhfach ist nur beleuchtet, wenn das Fahrlicht an ist. Das Lederlenkrad ist sehr glatt.

---

## 2,4 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn hat man viel Platz - der Fahrersitz lässt sich für Personen bis gut 1,85 m Größe nach hinten schieben. Und was die Kopffreiheit betrifft, die reicht sogar für das Gardemaß von 2,15 Metern.

---

## 2,8 Raumangebot hinten\*

Hinten haben Mitfahrer bis ca. 1,75 m Größe ausreichend Kniefreiheit (Vordersitze für 1,85 m große Personen in der vorletzten Raste). Die Kopffreiheit ist sehr groß. Das gilt auch für die Innenbreite, die selbst für drei schmale Mitfahrer noch ausreicht.



Auf der zweiten Sitzreihe finden Personen bis zu einer Größe von 1,75 m ausreichend Platz vor.

---

## 2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Optional ist im Kofferraum eine Sitzbank für zwei Personen erhältlich.

---

## 2,8 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

⊕ Das Fahrwerk ist beim MCV wesentlich straffer gefedert als bei der Stufenhecklimousine. Insgesamt aber ausgewogener, denn es bügelt die meisten Unebenheiten dennoch klaglos weg, ohne dass bei größeren Bodenwellen der Aufbau nachschwingt. Auch die Seitenneigung in Kurven ist geringer. Nur gelegentlich kommen die Fahrbahnunebenheiten stärker durch, aber nur, wenn der Wagen wenig beladen ist.

---

### 2,7 Sitze

Die Vordersitze sind angenehm gepolstert, nicht zu straff und nicht zu hart. Die Sitzflächen und Lehnen sind jedoch leider etwas kurz geraten. Die Lehne des Fahrersitzes bietet ausreichend Halt im Lendenwirbelbereich, wenn die Lordosenstütze vollständig ausgedreht ist. Der Fahrersitz lässt sich für kleine Personen höher stellen.

⊕ Hinten sitzt man auf den Außenplätzen sehr komfortabel, mit ordentlicher Unterstützung der Oberschenkel und angenehmer Schräge der Lehne. Auch der Sitzplatz in der Mitte ist ziemlich bequem, nur ein wenig schmaler. Selbst auf den optionalen Sitzen im Kofferraum sitzt man erstaunlich gut, hat viel Platz, nur die Oberschenkel werden zu wenig unterstützt. Für alle Mitfahrer (außer am mittleren Platz in der zweiten Reihe) gibt es am Dach Haltegriffe.

## 4,1 Innengeräusch

Insgesamt ist der Motor recht laut, vor allem, wenn das Tempo höher ist. Dann gesellt sich dazu auch ein Rauschen, hervorgerufen durch den die Karosserie umströmenden Fahrtwind.

## 3,1 Klimatisierung

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

Die Heizung ist insgesamt schwach, braucht besonders hinten lange, bis die Luft im Innenraum halbwegs erwärmt ist. Die Verteilung der Luft lässt sich nur grob regeln.

⊕ Die Umluftschaltung ist serienmäßig, Klimaanlage gibt's gegen Aufpreis. Angenehm ist, dass die Scheiben nicht so schräg stehen und die Insassen dadurch nicht so stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt sind. Gegen Aufpreis gibt es für die Seitenscheiben im Kofferraumbereich Ausstellfenster, aber leider nur in Verbindung mit den Zusatzsitzen (500 Euro).

## 3,4 MOTOR/ANTRIEB

## 4,2 Fahrleistungen\*

⊖ Die Fahrleistungen sind recht mäßig, da hilft auch kein Ausdrehen der Gänge.

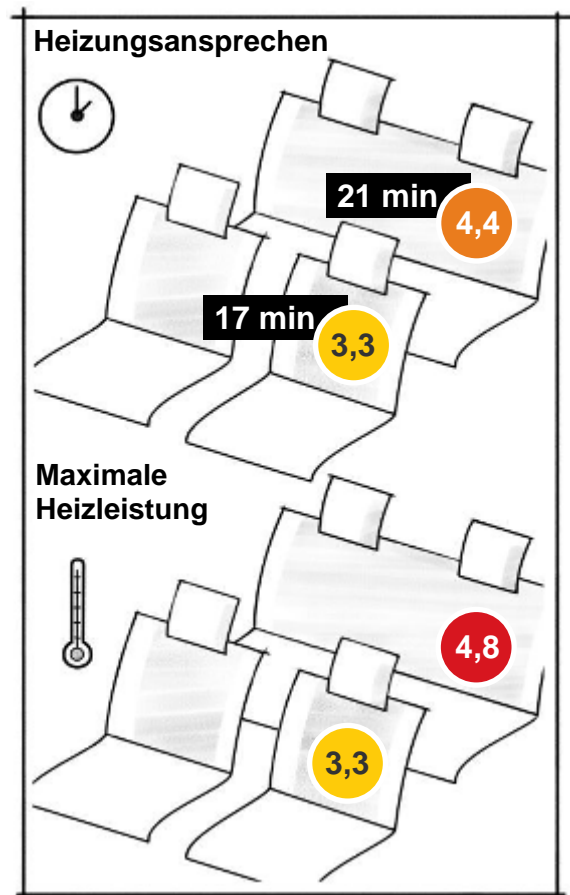
## 2,7 Laufkultur

Allzu kultiviert läuft der Dieselmotor nicht, man kann mit dem Laufverhalten aber zufrieden sein. Dröhnneigung ist kaum vorhanden.

## 3,2 Schaltung

Die Gänge sind leicht zu wechseln, aber etwas wenig geführt und immer begleitet von einem lauten Klack-Geräusch, wenn die Gangwechsel schnell erfolgen. Der Rückwärtsgang lässt sich mit etwas Widerstand, aber ohne Murren einlegen.

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



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

---

## 3,0 Getriebeabstufung

Die Abstufungen der fünf Gänge sind eher lang, passen aber recht gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Bei hohem Tempo erscheint die Motordrehzahl akustisch höher, als sie in Wirklichkeit vom Drehzahlmesser angezeigt wird.

---

## 3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 3,9 Fahrstabilität

Traktionsprobleme der Antriebsräder auf rutschigem Untergrund gibt es wegen der geringen Motorleistung selten.

⊕ Der MCV ist fahrstabiler als die Limousine, auch weil der Radstand größer ist. Selbst auf unebener Fahrbahn ist der Geradeauslauf gut, nur die Lenkung fühlt sich bei hohem Tempo etwas labil an - da wünscht man sich ein "strammeres" Gefühl.

⊖ ADAC-Ausweichtest: Das Einlenken schafft der MCV noch klaglos. Beim anschließenden Gegenlenken beginnt das Fahrzeug sich erst aufzuschaukeln, um dann mit dem Heck auszubrechen und sich anschließend um seine Hochachse zu drehen. Ein Elektronisches Stabilisierungssystem, das dies verhindern könnte, ist nicht zu haben.

---

### 2,4 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen leicht und ist ohne Tücken, selbst beim plötzlichen Gaswegnehmen bleibt die Tendenz erhalten. Wenn das Tempo zu hoch ist, neigt der Wagen über die Vorderräder zum Kurvenaußenrand zu schieben.

---

### 3,5 Lenkung\*

Die Lenkung spricht passabel an, ist aber wenig zielgenau und vermittelt kaum Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist recht gering, der Wendekreis jedoch ziemlich groß, was das Rangieren bei wenig Platz erschwert.

---

### 3,1 Bremse

Die Bremse spricht passabel an und lässt sich ausreichend dosieren. Die Bremswirkung ist durchschnittlich. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 39 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

⊕ Das ABS und der lange Radstand sorgen für Spurhaltung, wenn stark gebremst wird. Die Bremse ist standfest, lässt auch bei häufiger Gewaltbremsung in der Wirkung nicht nach.

---

**4,6**

## SICHERHEIT

---

**4,7**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + ABS und ein Bremsassistent sind bei allen Varianten serienmäßig an Bord.
- Ein elektronisches Stabilitätsprogramm ist dagegen nicht einmal gegen Aufpreis lieferbar.

**3,7**

### Passive Sicherheit - Insassen

Die stabile Fahrgastzelle und die einstufigen Airbags schaffen es gemeinsam nicht, die Belastungswerte für die Brust auf einem akzeptablen 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 zur Zeit des Tests noch kein Seitenairbag angeboten wurde. Seitliche Kopfairbags werden immer noch nicht angeboten. Es werden somit ohne Pfahlaufpralltest nur 11 von max. 16 Punkten erreicht.

- + Gegen Aufpreis gibt es vorne Seiten-Airbags. Hinten haben die Kopfstützen knappen Abstand zu den Köpfen und können so bei kleinen Personen optimal wirken.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Vorn ragen die Gurtbeschläge hervor, die sich nah an den Köpfen befinden. Es gibt keine seitlichen Kopfairbags. Die Kopfstützen sind niedrig und schmal. Der Austrittsöffnung des rechten Airbags liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde. Für Warndreieck und Verbandkiste fehlen Halter.

**2,4**

### Kindersicherheit

Die Euro-NCAP-Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb und dreijährige Kinder 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.

- + Die Rückbank ist zur Befestigung von zwei Kindersitzen geeignet, besser als mit den Gurten und den zu langen Schließern mit dem vorhandenen Isofix-System. Der rechte Airbag kann deaktiviert werden. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Auf dem mittleren Platz der Rückbank und auf der optional erhältlichen Sitzbank im Kofferraum sind keine Kindersitze erlaubt. Die losen Gurtschlösser sind zu lang.

## 4,5 Fußgängerschutz

– Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringem Abstand harte Bauteile befinden. Zudem sind die Wischer nicht abgedeckt und ragen hervor. Die Kopfaufschlagzonen sind einigermaßen nachgiebig gestaltet, vom aggressiven Stoßfänger und der Haubenvorderkante ist dagegen keine Gnade zu erwarten.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

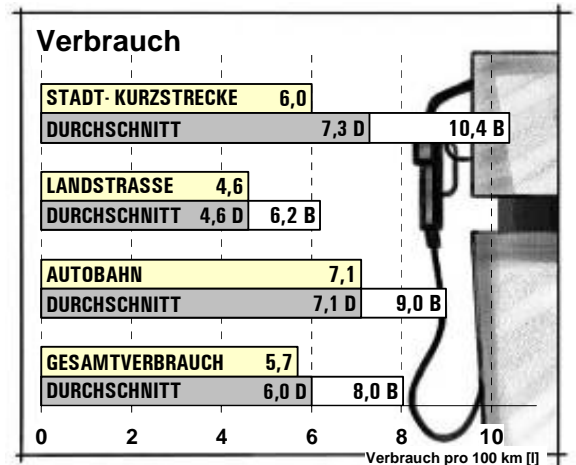
### 3,2 Verbrauch/CO2\*

Im Mittel verbraucht dieser Logan 5,7 l Diesel auf 100 km. Im einzelnen: innerorts 5,9 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 7,1 l Diesel auf 100 km.

### 3,1 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im Durchschnittsbereich.

– Es gibt keinen Filter, der die gesundheitsgefährdenden Ruß-Partikel von der Umwelt fern hält.



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

## 2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,9 Betriebskosten\*

+ Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotor, ergibt niedrige Betriebskosten.

### 2,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Bereits nach 10.000 km oder alle 12 Monate muss der Logan zum Service in die Werkstatt. Der 1.5 l-Motor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 160.000 km oder nach 6 Jahren gewechselt werden muß.

+ Durch die Konzernmutter Renault werden gemäß eigenen Angaben 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 gering.

– Die kurzen, nicht mehr zeitgemäßen Serviceabstände bedeuten mehr Werkstattaufenthalte. Auch die Preise für die Werkstattstunde sind verhältnismäßig hoch, da die Arbeiten in den Renault-Werkstätten ausgeführt werden.



5,5

## Wertstabilität\*

– Ein No-Name-Kombi der unteren Mittelklasse ohne besonderes Image - da bleibt schon nach ein paar Jahren vom Einstandspreis nicht mehr viel übrig. Die Wertbeständigkeit des Logan Kombi ist auch in der Dieselausführung nur mäßig.

1,8

## Kosten für Anschaffung\*

+ Der günstigere Einstandspreis kommt den monatlichen Aufwendungen für den absoluten Wertverlust zugute und gleicht zu einem gewissen Teil den mäßigen Restwertverlauf wieder aus.

4,1

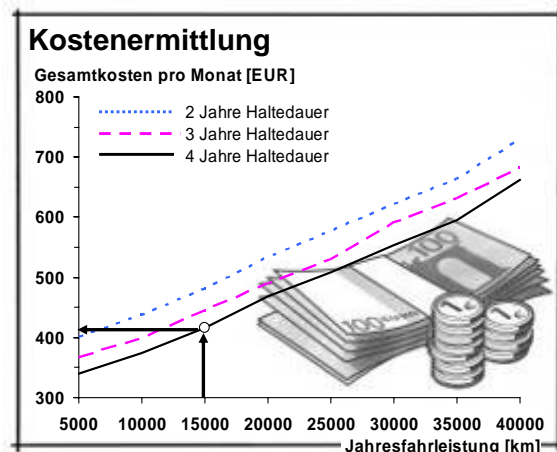
## Fixkosten\*

– Die fixen Ausgaben für die Versicherung liegen aufgrund der ungünstig hohen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung hoch.

1,7

## Monatliche Gesamtkosten\*

+ Der Anschaffungspreis ist so niedrig, dass er die hohen Kosten für Wertverlust und Versicherung mehr als ausgleicht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 417 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.6 16V	1.5 dCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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]	15,6	13,4	11,8	14,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	167	174	161
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,9 S	8,3 S	8,3 S	5,7 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/18/18	19/19/18	19/19/18	19/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	146	152	148	195
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	395	434	448	409
Preis [Euro]	8500	10600	11650	12500

### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1461 ccm
Leistung	63 kW (86 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/65R15 T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>9,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,0/ 4,6/ 7,1 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	137g/km/ <b>146g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>74dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4473/1740/1662 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1330 kg/540 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>620 l/960 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	640 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>875 km</b>
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)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	280 Euro°/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	460 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	150 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage (inkl. Radio)	1.250 Euro°
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie/nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>96 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>46 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>86 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>186 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>414 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/18
Grundpreis	13.050 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 MCV 1.5 dCi Lauréate

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

4,1

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest