



AutoScout24
Text: Michael Blumenstein

Für den Dacia Logan MCV gibt es keinen adäquaten Vergleichspartner. Denn mehr Auto für ähnlich wenig Geld ist bei einem Neuwagen offensichtlich nicht machbar – nicht einmal die China-Fraktion hat das hinbekommen – Image-Probleme. Mit diesen hat die Renault-Tochter Dacia definitiv nicht mehr zu kämpfen.

Lauréate ist Französisch und heißt übersetzt die Preisträgerin. Beim Dacia Logan MCV in der Ausstattungslinie Lauréate passt das gleich doppelt. Zum einen ist es nach der Basisversion Logan und der mittleren Linie Ambiance die Top-Ausstattung, und zum anderen ist der MCV damit noch immer der preisgünstigste Kombi mit mehr als 100 PS.

Flott, aber laut

Bei 11.150 Euro beginnt der Lauréate mit dem 87 PS starken Benzinmotor, die aus gesunden 1,6 Litern Hubraum generiert werden. Im Test ist jedoch das Benziner-Top-Modell des Logan mit 105 PS für 11.650 Euro. Gut investierte 500 Euro, denn der 1.6 16V marschiert souverän vorwärts und verbraucht weniger Sprit als der schwächere Motor. In gemessenen 11,5 Sekunden erledigt der Preisbrecher den allgemein gültigen Standardwert.

Aber das Schönste: Der grundsolide (zwar nur Euro 4 saubere) Sechszehventiler baut aus niedrigsten Drehzahlen gleichmäßig Kraft auf. Kein Rucken und kein Zucken, selbst bei unter 1.000 Touren. Wer möchte, kann natürlich auch den Schaltknüppel bearbeiten, in den fünf Vorwärtsgängen rühren und alles aus dem Dacia rausholen. 177 km/h läuft er dann auf freier Autobahn. Allerdings mit einer ohrenbetäubenden Begleitmusik in Form von Wind- und Motorgeräuschen. Hier wird klar, dass die Geräuschreduzierung ganz hinten im Lastenheft stand.

7,5 Liter Benzin gibt Dacia als Durchschnittsverbrauch an. Wer die bei 130 km/h erträgliche Lautstärke im Innenraum akzeptiert, auf der Landstraße und im Stadtverkehr nicht wie ein Berserker fährt, kann in der Tat mit gut acht Litern über die Runden kommen. Vollgas quittiert das Aggregat mit einem Verbrauch von knapp elf Litern, was angesichts der Größe und den gebotenen Fahrleistungen als angemessen durchgeht.

Hart, aber ehrlich

Logan MCV-Interessenten sind eher pragmatisch und wohl nicht auf das letzte Fünkchen Perfektion aus. Gut so, denn der Kombi ist weit weg von Perfektion, oder dem, was manche Menschen im Zusammenhang mit Automobilen darunter verstehen. Im Logan ist alles hemdsärmelig und ehrlich. So lässt sich mit der Lenkung die Richtung lediglich grob vorwählen und die Fahrwerksauslegung kann, speziell in der rund 50 Kilogramm schwereren Siebensitz-Variante, als robust bezeichnet werden. Vor allem in unbeladenem Zustand wird wenig Wert auf feines Anfedern gelegt. Der MCV hoppelt auf Autobahnen teils so virtuos, dass einige Körperpartien in ungewohnte Schwingungen

geraten. Dafür ist das Fahrverhalten berechenbar. Ein wichtiger Punkt, denn ein Schleuderschutz (ESP) gehört weder zum Serienumfang noch ist er gegen Aufpreis erhältlich.

Im Gegenzug zur spärlichen Sicherheitsausstattung bietet der Logan MCV viel Platz. Auf knapp 4,50 Meter finden sieben Personen Platz, vorausgesetzt, man orderte das 500 Euro teure Sitzpaket, das unter anderem zwei einzeln klappbare und demontierbare Sitze im Kofferraum sowie Ausstellfenster ganz hinten beinhaltet. Und das Erstaunliche: Selbst Personen bis 1,90 Meter Körpergröße können über Distanzen von rund 100 Kilometer beschwerdefrei mitfahren. Die mittlere Dreier-Rückbank bietet zwar keine ausgefeilte Schiebtechnik und ist unterdurchschnittlich komfortabel, kann aber umgeklappt werden und bietet im Extremfall 2.350 Litern Gepäck Platz. 700 Liter sind's bei Fünfsitz-Bestuhlung, 200 Liter bei Vollbesetzung. Respekt.

Nüchtern, aber praktisch

Der Fahrer-Arbeitsplatz ist gelinde ausgedrückt recht nüchtern. Es gibt nichts, was man nicht wirklich benötigt. Billiges Hartplastik und einfachste Funktionalität sind beim Logan Garantien dafür, dass auch nach Jahren nichts Ärger macht, was einen nicht schon von Anfang an ärgerte. Frei nach dem Motto: Wo nichts ist, kann nichts kaputtgehen. Daher muss es logischerweise ausreichen, wenn man im Logan Lenkrad- und Sitzhöhe sowie Lehne, Sitzabstand und Gurthöhe (nicht in der Basis-Ausstattung) justieren kann und noch immer keine perfekte Sitzposition vorfindet.

Ein griffgünstig platzierter Drehschalter sorgt für die Luftintensität, ein anderer für die Heizleistung, ein dritter für die Verteilung und ein kleines Knöpfchen mittendrin schaltet die Klimaanlage (Option) ein. Darüber befinden sich an der steil stehenden Mittelkonsole zwei Wipp-Schalter für die Fenster-Betätigung, ein weiterer für die heizbare Heckscheibe (nur fürs linke Fenster) und die Türverriegelungs-Taste. Ganz oben rangiert ein Blaupunkt-Radio (Option), das in dieser Basis-Version Seinesgleichen sucht. Die Freisprecheinrichtung von Parrot (150 Euro) ist eine gute Investition, auch wenn sich der Gesprächspartner am anderen Ende fragt, mit welcher fantastischen Geschwindigkeit man gerade unterwegs sei – das liegt an den bereits erwähnten Umgebungsgeräuschen. Aber mal ganz ehrlich: Was braucht man zum Autofahren mehr? So kommt es tatsächlich, dass man sich nach kurzer Eingewöhnung am Ursprünglichen, dem gigantischen Platzangebot und dem niedrigen Preis des Logan MCV erfreut.

Die Rechnung geht im wahrsten Sinne des Wortes auf, wenn man den Neupreis des Rumänen ins Kalkül einbezieht. 8.000 Euro kostet der Logan Kombi in seiner asketischen Basis-Ausführung mit 75 PS. Dort ist nichts, null, nada drin. Elektrische Fensterheber, Klimaanlage, Radio, Servolenkung, Dachreling, höhenverstellbare Gurte, Heckscheibenwischer, Lenkradhöhenverstellung, Zentralverriegelung und viele andere „Notwendigkeiten“ sucht man vergebens. Wer den selbst auferlegten Mindeststandard – wie von uns gefahren – wünscht, sollte mit günstigen 12.500 Euro rechnen. Aber selbst dieser Preis ist konkurrenzlos. Und der Dacia fährt flott, fährt sparsam und fährt zuverlässig. Um das zu untermauern, bietet die Renault-Tochter eine Garantieverlängerung auf bis zu sechs Jahre oder 120.000 Kilometer für einmalig 550 Euro. Eine klare Ansage.