



Wilbert Huls
4 februari 2014

Pionier

Een auto die voldoet aan alle hedendaagse eisen, maar ontdaan is van alle niet-noodzakelijke opsmuk. Met dat duidelijke concept is Dacia de laatste tien jaar succesvol geworden buiten thuishaven Roemenië. Nu is de tijd rijp om de pionier van dit succes te vervangen voor een nieuw exemplaar. De Logan sedan "die al wat eerder met pensioen mocht" komt niet meer terug, maar dat is wel begrijpelijk; de Logan MCV zorgde voor de grote aantallen en is er nu opnieuw klaar voor.



Statement

De eerste Logan MCV was voor de geldbewuste consument, wat de Toyota Prius in die tijd was voor de milieubewuste consument. De Dacia was een soort rijdend statement. Zijn rijeigenschappen of uiterlijk waren in de meeste gevallen niet de factoren die koper over de streep trokken. De auto hield het midden tussen een bestelwagen en een station, maar dat is nu anders. Waar de vorige generatie van zowel het MPV- als station-walletje at, zijn de taken nu verdeeld en is de Logan MCV een pure stationwagon geworden. De Lodgy neemt immers het andere deel van de markt voor zijn rekening.

De afgenomen dakhoogte (minus 86 mm) doet de MCV goed, maar daarnaast hebben de hoekige, functionele lijnen plaatsgemaakt voor afgeronde vormen. Het front past duidelijk binnen de huidige line-up van Dacia. Het zwarte kunststof is rijkelijk aanwezig in de grille, spiegels, deurgrepen en enkele strips. Wie op dat gebied wat meer uitstraling wenst, kan met de LaurÃ©ate-uitvoering meer delen in carrosseriekleur krijgen en chromen strips in de grille, maar die zien we bij onze testauto niet terug. Dit



betrof een Ambiance, enkel aangevuld met lichtmetalen velgen en mistlampen vÃ³Ã³r.



Keuzes

Uiteraard is dan het interieur eveneens een basisversie, want daar is alleen de optie 'Pack Dacia Plug & Radio'™ aangevinkt. Dat staat synoniem voor een audiosysteem en een handbediende airconditioning. Daarmee ontbreekt bijvoorbeeld hoogteverstelling van de bestuurdersstoel en gordels. Ondanks het feit dat we zulke zaken tegenwoordig graag standaard zien, is er wat voor te zeggen dat de consument zelf kan bepalen of hij hier wel of niet voor wil betalen. De boordcomputer daarentegen missen we wel echt. Zeker als je op de centen wil letten, is zo'n instrument essentieel om het verbruik en gerelateerde zaken te kunnen letten. In de LaurÃ©ate-uitvoering zit 'ie wel, maar het is geen losse optie. Een schakelindicator is overigens wel standaard, maar dat is direct het enige middel om de bestuurder te helpen het verbruik laag te houden, want ook een start-stopsysteem ontbreekt.

Het dashboard zal voor de Dacia-kenner geen grote verrassingen hebben. We zagen



Dacia Logan MCV TCe 90 Ambiance

het in de Sandero, maar ook bij de Dokker en Lodgy zijn de grote lijnen identiek. Hierbij staat de keuze voor de gebruikte materialen in directe verbinding met het drukken van de kostprijs. Het geheel is netjes in elkaar geschroefd, al is de afwerking niet feilloos. Bij de stoelen missen we wel wat instelmogelijkheden. Ze voldoen, maar bieden niet de verfijning die een gemiddelde autostoel vandaag de dag heeft. Op de achterbank zitten de inzittenden zeer royaal. Hoofd- en beenruimte is er genoeg. In tegenstelling tot bij zijn voorganger is er geen derde zitrij meer. De Lodgy pakt bij Dacia nu dat deel van de markt en de Logan MCV mag zich puur richten op de consument die nog wel eens wat bagage mee te nemen heeft. Met 573 liter kom je over het algemeen wel uit. We vonden het wel nadelig dat de achterklep zich vrij zwaar naar beneden liet trekken en dat de handgreep daarvoor relatief diep onder de klep zat. Zonder vieze vingers de klep sluiten wordt dan een wat onhandige actie, meer dan eens moesten we hem alsnog van buiten het laatste zetje geven.



Perfekte match

Een Logan MCV is altijd voorzien van een 90 pk krachtbron. Wij reden met de TCe 90,



Dacia Logan MCV TCe 90 Ambiance

die we eerder tegenkwamen in de Sandero (Stepway) en Clio, maar dieselen kan ook met de dCi 90. Toch is nu al bekend dat ons™ driepits turboblokje het leeuwendeel van de verkopen voor zijn rekening zal nemen. Qua vermogen en uitstraling is er een perfecte match tussen de auto en de motor, die minder volume heeft dan een pak melk. Daar zit dan ook een grote winst ten opzichte van zijn voorganger, die het nog moest doen met een robuuste 1.6 die naar hedendaagse maatstaven met recht uitgerangeerd is.

Zoals te verwachten, is de driepitter niet wars van wat rumoer. Met name als het toerental klimt, is het blok nadrukkelijk hoorbaar, maar toch vergeef je het hem makkelijk en is het niet storend. Dat komt ook doordat de loop bij een hoger toerental wat ronder wordt en de trillingen juist afnemen. Juist in dat trillen, en zelfs een beetje bokken, zit direct het manco van de TCe 90. Onder de pakweg 1.700, 1.800 toeren, lijkt hij bijzonder veel moeite te hebben om de Logan op gang te krijgen. Dat dit niet hoeft, hebben we gezien bij de 1.0 Ecoboost van Ford. Het devies is eenvoudig: terugschakelen. Dacia weet dit ook, gezien het veelvuldig oplichten van het terugschakelsymbool, maar opmerkelijk is het wel in tijden waarin Het nieuwe rijden™ sterk aangemoedigd wordt. Vermijd je het genoemde toereengebied, dan zit je helemaal goed, want de auto voelt dan zelfs vlot aan.



Gematigd

In de aandrijflijn hangt altijd een handgeschakelde vijfbak. De eerste gedachte was dat we een zesde verzet zouden gaan missen, maar dat viel reuze mee. De motor maakt op snelwegen wel flink toeren, maar opvallend genoeg is het geluid dan nauwelijks anders dan op binnenwegen. Toch is het de zwakste schakel binnen het technische geheel. De versnellingen laten zich hakerig inleggen en op het moment van gas geven krijgt de pook een flinke tik vanuit de bak. Het verdere rijkarakter van de Logan MCV laat zich het beste omschrijven als gematigd. Er zijn geen echt sterke punten te noemen, al zakt de Roemeen ook nergens door het ijs. De besturing kent niet zoveel gevoel, maar dit wordt pas merkbaar wanneer je de auto bovengemiddeld bevraagt. Laten we eerlijk zijn, dat zal niet veel gebeuren door de gemiddelde Daciast. Hetzelfde geldt voor het onderstel dat zich bij normaal gebruik prima van zijn taak kwijt.

Een kleinere turbomotor met iets minder vermogen en een kleiner oppervlak dat de luchtweerstand beïnvloedt, doet vermoeden dat het verbruik lager moet zijn en gelukkig is dat ook zo. We kwamen met exact 6 liter per 100 kilometer wel wat hoger



Dacia Logan MCV TCe 90 Ambiance

uit dan de fabrieksopgave (5,0), maar dat verschil is te overzien. Zeker als je bedenkt dat we met de vorige MCV een testverbruik van 7,5 liter realiseerden, en dat we met deze auto toch flink vlotter reden.



Waarde

De nieuwe Logan MCV is duidelijk een andere auto dan de vorige editie. Met de komst van de Lodgy is dat een logische keuze. De instapprijs is wat hoger komen te liggen, maar dat is te verdedigen met verfijnde technieken en een significant betere en veiligere auto, die standaard ook nog eens (iets) beter is uitgerust. Feilloos is de Dacia niet, maar dat pretendeert hij ook niet te zijn. Er is een groep consumenten die geen waarde hecht aan overdadige luxe en gewoon een veilig en comfortabel vervoersmiddel zoekt voor een schappelijke prijs. Precies dat lijkt het credo van Dacia te zijn, want laten we eerlijk zijn, waar vinden we een andere auto die zoveel auto biedt voor 14.300 euro (vanaf 11.990) en er ook nog eens prima uitziet?



Dacia Logan MCV TCe 90 Ambiance

Plus

- + Ziet er goed uit
- + Prima prestaties
- + Onvoorstelbaar goedkoop

Min

- Zware achterklep
- Ontbreken verbruikshulpjes
- Hakerige versnellingsbak