



Dacia Logan

Eenvoud adelt

Bedrijven zijn altijd op zoek naar een gat in de markt. Dacia heeft dat gevonden. Voor een grote groep kopers is een auto niets meer dan vervoer. Imago, vormgeving of luxe zijn allemaal van secundair belang. Voor hen moet een auto vooral betrouwbaar en voordelig zijn. Dacia bouwt al jaren zulke auto's voor het Oostblok. Nu komt de Roemeense fabrikant naar België met de Logan.

De Logan is de eerste auto van Dacia op de Belgische markt na enkele decennia van afwezigheid. De fabrikant is al jaren actief op de thuismarkt waar het tot voor kort vooral namaak Renaults verkocht. De Logan is echter een eigen ontwerp, zij het dat onderhuids Renault-techniek is terug te vinden. Mede daarom is de Logan in België te koop bij de grotere Renault-verdelers. De doelstelling van de Logan is helder: eenvoudig en vooral betaalbaar vervoer.

Welkom kameraad

Om die doelstelling te bereiken is gekozen voor simpele techniek. Dat maakt de Logan niet alleen goedkoop in aanschaf, ook in gebieden zonder verdelers kan iedere dorpsgarage de Logan onderhouden. Het uiterlijk kenmerkt zich door rechte lijnen en grote vlakken, want dat is goedkoper te produceren dan complexe vormen. Het interieur geeft daarom een typisch Oostblok-gevoel: "welkom in de Logan kameraad". Alle lijnen zijn grof, ieder onderdeel voelt als leger-surplus en functie gaat altijd voor vorm.



Zo'n elementaire kijk op vervoer is in België bijna vergeten. Het kleinste en eenvoudigste stadsautootje is tegenwoordig een pareltje van design vol moderne techniek en slimme vindingen. Het heeft echter tot gevolg dat zelfs instapmodellen steeds kostbaarder worden. Dacia zag haar kans schoon en besloot de Logan naar West-Europa te brengen. De auto is leverbaar in drie uitrustingsniveau's met de keuze uit een 75 of 90 pk sterke motor. Voor deze test is gekozen voor de eenvoudigste variant van allemaal, want die is in vergelijking met de concurrentie veruit het voordeligst. Zodra de Logan wordt aangekleed met opties of een sterkere motor, is het verschil met de gevestigde orde kleiner.

Rijden en sturen

Dit instapmodel is niet voorzien van stuurbevestiging en dat is meteen bij het weggrijden te merken. De besturing is niet

onacceptabel zwaar, maar bij parkeren is het zaak de auto rijdende te houden (dat is bovendien beter voor de banden). Zeker kleine auto's sturen in de regel veel prettiger zonder stuurbechrachting, maar de Logan reageert zeer indirect op alle commando's en stuurt niet prettig. De wegligging is echter uitstekend. Omdat de Logan groter is dan andere auto's in dit prijssegment, ligt de Dacia beduidend rustiger op de weg. Dankzij het van Renault geleende onderstel kan ook bij hoge snelheid nog veilig worden uitgeweken.

De remmen, met ABS, zijn wel bekrachtigd en doen hun werk uitstekend. Met de actieve veiligheid zit het dus wel goed. Helaas mocht Dacia niet delen in het geheim van Renaults passieve veiligheid, waardoor de scores in crashtests slechts gemiddeld zijn.

De gebruikte motoren zijn niet geselecteerd op prestaties of souplesse, maar op eenvoudige productie en goedkoop onderhoud. Na het starten klinkt de Logan daarom beduidend minder verfijnd dan de gemiddelde Westerse automobilist gewend is.



De hier gereden 1.4-liter 8-klepper is zeker niet luidruchtig en de prestaties zijn heel behoorlijk. Ook bij lage toeren pakt de motor goed op. De acceleratiecijfers zijn vergelijkbaar met die van de concurrenten. Alhoewel de Logan groter is dan auto's met eenzelfde prijskaartje, is de Dacia lichter en liggen de prestaties toch op eenzelfde niveau. Het bescheiden gewicht maakt het ook makkelijk zuinig te rijden.

One size fits all

De ruimte voorin is prima, maar aan de zitpositie is weinig te veranderen. De rugleuning van de voorstoelen kan worden versteld en de zetels kunnen worden verschoven.



Daarmee houdt het op; "one size fits all". Het stuurwiel is niet verstelbaar, de hoogte van de gordels is niet te veranderen en de hoofdsteunen komen niet hoog genoeg om optimale veiligheid te bieden. De ruimte achterin is prima, ook voor volwassenen. Geen enkele andere auto biedt binnen een beperkt budget zo veel ruimte aan vier personen.

Vooraf in het Verre Oosten wordt alleen een sedan voor vol aangezien en dus heeft de Logan een riante kofferbak. De afwerking is minimaal: er ligt een matje in en verder moet de koper het doen met blank metaal waar de schroeven nog uitsteken. Helaas is de achterklep alleen met de sleutel te openen.

Geen tierelantijntjes

Dit laatste is kenmerkend voor de Logan: de auto mist alle verfijning die zelfs de goedkoopste Japanse, Europese en niet te vergeten Koreaanse auto's wel bieden. Een paar voorbeelden: de portieren zijn niet van binnen op slot te doen en dus moet de auto bij het verlaten altijd met de sleutel worden afgesloten. Na het wassen van de voorruit, wissen de ruitenwissers niet automatisch. Een hendel om de aanvoer van lucht van buiten af te sluiten (i.e. stank, vervuilde lucht in een tunnel) is er niet, de bestuurder moet domweg alle ventilatieroosters sluiten. Een aansteker is er wel, een asbak niet. In een radio of zelfs luidsprekers is helemaal niet voorzien.

Op ergonomisch vlak laat Dacia steekjes vallen met een onhandig laag geplaatste bediening van de kachel en buitenspiegels die zo klein zijn dat de bestuurder matig zicht heeft op het verkeer achter de auto.



Daar staan een aantal zaken tegenover die niet standaard zijn voor een basisauto. Zo is iedere Logan standaard voorzien van een toerenteller, een digitaal klokje, een koelwatertemperatuurmeter en twee bekerhouders. Die laatste zijn niet meer dan twee gaten in de middenconsole, maar er is aan gedacht.

In de praktijk is Logan-rijden vooral een kwestie van wennen. Na de provisorische inbouw van een radio, werd de dagelijkse praktijk met de Logan steeds aangenamer. De rijeigenschappen zijn prima en de luxe waaraan de westerling zo gewend is, is verrassend gemakkelijk weer te ontwennen. Wie een beperkt budget heeft en toch een nieuwe en vooral ruime auto wil kopen, heeft met de Dacia Logan nu een prima alternatief.

Conclusie

Nieuwe automerken worden vaak met schade en schande wijs. Het is echter de consument die voor die lessen betaalt. Dacia heeft niet alleen een lange historie opgebouwd in het Oostblok, maar komt dankzij de samenwerking met Renault goed beslagen ten ijs op de Westerse markt. De Dacia Logan is een prima auto zonder echt grote nadelen.

Dat wil niet zeggen dat het niet duidelijk is waarom de auto zo voordelig is, want dat is overduidelijk. De techniek, de vormgeving en de afwerking zijn elementair en eenvoudig, waardoor iedere vorm van raffinement of verfijning ver te zoeken is. Ook veel kleine zaken die het dagelijks leven veraangenamen ontbreken. Wie Logan rijdt is zich er daarom ieder moment van bewust een eenvoudige auto te hebben gekocht. Daar staat tegenover dat de Logan uniek is in z'n prijssegment, want geen andere auto biedt zo veel ruimte voor zo weinig geld. ■



Technische fiche

Dacia Logan 1.4

Afmetingen

Lengte	425 cm
Breedte	174 cm
Hoogte	153 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	975 kg
Sleepvermogen	525 kg
Sleepvermogen geremd	1100 kg
Tankinhoud	50 l
Koffinhoud	510 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1390 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	75 pk @ 5500 tpm
Koppel	112 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13 sec.
Topsnelheid	162 km/u
Verbruik gemiddeld	6,8 l / 100 km
Verbruik stad	9,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	164 gr. / km



Prijs

Prijs	7.500 €
Basisprijs	7.500 €