

Economisch ruimtewonder

Een ruime stationwagen voor de prijs van een stadsauto? Het lijkt te mooi om waar te zijn, maar bij Dacia, de Roemeense Renault-dochter, is het toch echt mogelijk. De Logan MCV is te koop voor minder dan tien mille en daarmee is hij een prijsvechter pur sang. In zijn thuisland was de MCV al een tijdje te krijgen, sinds begin 2007 is hij ook in Nederland leverbaar. Dacia vond het inmiddels tijd voor een facelift - waarmee de Logan een 'Sandero-front' krijgt - en omdat de sedan sinds de komst van de MCV slechts mondjesmaat verkocht werd, is de Logan nu alleen nog leverbaar als stationwagen. Tijd voor een nieuwe kennismaking met deze populaire budget-station.



No-nonsense uitstraling

De Logan MCV moet het niet van zijn uiterlijk hebben, dat mag duidelijk zijn. Het is in feite een verlengde en verhoogde Logan, de sedan die al sinds eind 2005 verkocht werd en inmiddels dus niet langer in Nederland wordt geleverd. Doordat hij redelijk lang is, valt zijn hoogte niet direct op. Parkeer je hem echter naast een andere auto, dan zie je dat hij qua afmetingen meer lijkt op een MPV dan een stationwagen. De vormgeving doet toch vooral denken aan die van een bestelwagen, met zijn personenwageneus en



rechthoekige achterkant. Die overeenkomst wordt versterkt door de toegang naar de bagageruimte: geen grote achterklep die naar boven opent, maar twee kleine deurtjes die opzij klappen.

Zoals gezegd heeft de MCV een facelift gekregen. Die had maar weinig om het lijf, zo is de grille wat breder geworden en zijn de koplampen gestroomlijnd. Dit alles om zijn front beter in lijn met zijn hatchback-broertje, de Sandero, te krijgen. Dankzij de facelift oogt hij aan de voorkant wat moderner, maar hij straalt nog steeds een soort pure functionaliteit uit. Het heeft ook wel wat, die Oost-Europese no-nonsense uitstraling. Wat dat betreft past onze testauto niet helemaal in dat beeld, met zijn lichtmetalen velgen en blauwe metallic lakkleur. Eigenlijk zou je een Logan moeten bestellen met

wieldoppen en een grauwe unilak, voor het ultieme Dacia-gevoel.

'Size does matter'

Met een vanafprijs van net iets minder dan tien mille, mag je natuurlijk niet al te hoge eisen stellen. Daarom zullen we niet lang stilstaan bij het harde plastic op het dashboard en de afwerking die hier en daar te wensen overlaat. Wel geslaagd is de middenconsole, die met zijn frisse lichte kleur een mooi contrast met het sobere interieur vormt. Het instrumentarium met witte wijzerplaten oogt ook fris en is bovendien goed afleesbaar. Wat opvalt is dat het lettertype afkomstig is van Renault, maar dat de snelheidsmeter –gelukkig!–



geen Franse schaalverdeling kent. Wel typisch Frans zijn de stoelen: ze zijn erg zacht en hadden naar onze smaak wat meer ondersteuning mogen geven, ook is het zitvlak aan de korte kant.

Het grote pluspunt van de MCV is te vinden áchter de voorstoelen. De achterbank is al ruimer dan veel andere auto's van zijn formaat, vooral de hoofdruimte is indrukwekkend. Nog indrukwekkender is de bewegingsvrijheid op de derde zitrij. Zelfs volwassenen hebben daar genoeg ruimte. Vanwege de lage stoelen zitten zij helaas wel met opgetrokken knieën, ook vereist het de nodige lenigheid om naar het extra bankje te klauteren. Vanzelfsprekend is er weinig plaats voor bagage als de derde zitrij in gebruik is. Klap je het tweede bankje echter op, dan wordt het al een stuk beter. Haal je dat bankje eruit en klap je de achterbank op, dan ontstaat er een enorme bagageruimte van 2.350 liter. Je zou er bijna pleinvrees van krijgen!

Verrassend goed rijgedrag

Alles heeft zijn prijs, daarom zou je misschien wat lagere verwachtingen kunnen hebben wat betreft de rij-eigenschappen van de Roemeense budget-auto. Hij blijkt echter verrassend goed te rijden. Omdat de Logan ontwikkeld is voor gebrekkige Oost-Europese wegen is het comfort op het keurige Nederlandse wegdek prima. Ook de wegligging is bijzonder prettig: niet erg sportief, maar wel voorspelbaar en (dus) veilig. Vanwege de lange veerwegen helt hij helaas wel wat over in de bocht. Maar goed, de MCV moet je dan ook niet als



bochtenridder gebruiken. De besturing zal evenmin oproepen tot sportief rijgedrag. Die is niet bepaald communicatief, bovendien zit er weinig gevoel in de pedalen, waardoor het schakelen niet altijd even vloeiend gaat.

Onze testauto beschikt over de topmotorisering, de 1.6 zestienklepper met 105pk. Die motor voelt pittig aan en weet goed raad met de Logan MCV. Dankzij de eenvoudige bouw weegt hij maar zo'n 1.200kg, wat een bescheiden waarde is voor een auto van dit formaat. Het standaardprintje neemt een redelijke 12 seconden in beslag en de topsnelheid ligt op 174km/h. Wat opvalt is dat de motor op de snelweg veel toeren maakt. Bij 120km/h in de hoogste versnelling staat de toerenteller op 3.800 en is het motorgeluid duidelijk aanwezig. Een langere 'vijf' had voor minder geluid en een lager verbruik kunnen zorgen. Het verbruik van zo'n 7 liter per 100km is namelijk niet bijzonder gunstig, dat blijkt ook uit het gele D-label.

Aantrekkelijk aanbod

De Dacia Logan MCV is een prima budgetauto, die enorm ruim is en goed rijdt. Als je bedenkt dat de vanafprijs nog geen tien mille is, dan kun je niet anders dan concluderen dat het een heel aantrekkelijk aanbod is. Nu moeten we wel een kanttekening plaatsen bij die tien mille. Voor dat bedrag krijg je immers een redelijke armoedige vijfpersoons uitvoering met 1.4 motor en zonder stuurbevestiging of centrale vergrendeling. Het geteste exemplaar, de zevenpersoons-variant met 1.6-16v motor en een riant





uitrusting – airco, radio/cd-speler, lichtmetalen velgen en elektrisch bedienbare ramen - kost iets meer dan 16.000 euro. Daarmee is het echter nog steeds een auto die heel veel waar voor zijn geld biedt.

Plus

- + Scherpe prijs
- + Enorme ruimte
- + Goede wegligging

Min

- Motorgeluid op de snelweg
- Steun en pasvorm stoelen
- Toegang naar derde zitrij