



Schnitzel statt Filet

**Auch wenn er rot lackiert ist:
Der Logan Express bleibt stets ein
unauffälliger Arbeitskollege
in Mausgrau.**

Viel unauffälliger geht's nicht, auch kaum schlichter. Aber ebenfalls nirgendwo billiger. Der Dacia Logan Express – ausgestattet mit Renault-Genen – gibt sich als puristisches Lastentier.

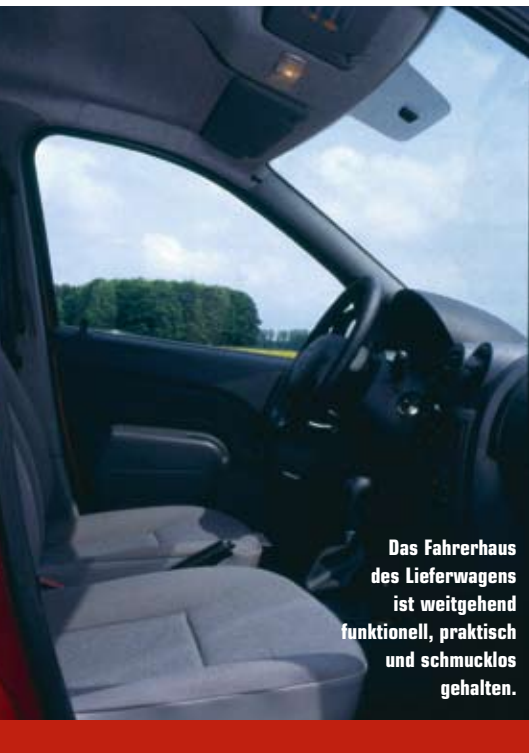
Manche Autos tragen eine hausmeistergraue Montur, egal in welcher Farbe sie lackiert sind. Prototyp dieses Genres ist der Logan Express. Obwohl in direkter Linie vom vielseitigen, beliebten und durchaus munteren Kombi Logan MCV abstammend, liebt es der Lieferwagen unauffällig-mausgrau. Der Logan Express setzt eben konsequent auf Minimalismus.

Verpackungskunst kennt der Rumäne nicht, der ganz ohne Unterstützung irgendwelcher Prämien in Grundausführung für schlanke 6.500 Euro netto im Laden steht. In der Neuwagenabteilung wohlgerne. Für dieses Geld gibt's anderswo höchstens einen gebrauchten Lieferwagen mit Narben, die auf reichlich Lebenserfahrung hinweisen. Da kann es sich der Logan Express allemal leisten, die Kleidungsstücke des großen Bruders Renault aufzutragen. „Logan by Renault“ steht auf der Hecktür, die Herkunft soll ein wenig Sicherheit verleihen und ein Hauch von westeuropäischem Automobiladel. Auf dem Motor steht der französische Markenname in großen Lettern, ebenso könnte er auf den Armaturen, den Türklinken und vielen anderen Teilen auftauchen – alles einst Renault. Und genau dieses Konzept macht

den Logan Express für Gewerbetreibende sympathisch: bewährte Komponenten, sehr günstig verpackt – passt.

Schließlich gibt's hier erstaunlich viel Auto fürs Geld, selbst wenn der Logan in Basisausführung ein wenig verhärtet erscheint. Der Einstiegs-Benziner mit 75 PS und 112 Nm Drehmoment ist nicht jedermanns Sache, ebenso wenig eine Ausstattung ohne Servolenkung und ohne jede Möglichkeit, die eine oder andere Annehmlichkeit wenigstens als Extra zu erwerben. Vernünftiger erscheint da der Logan 1.6 MPI als Benziner mit 64 kW (87 PS) in der Variante namens Ambiance. Die enthält Servolenkung, Zentralverriegelung, Seitenschutzleisten und von innen verstellbare Außenspiegel. Ein vollwertiges Reserverad unter dem Ladeboden bringt ohnehin jeder Logan Express mit. Macht netto 7.500 Euro. Oder





Das Fahrerhaus des Lieferwagens ist weitgehend funktionell, praktisch und schmucklos gehalten.

im Falle des Testwagens sechs Euro fürs Kilo. Das liegt nahe am Schweineschnitzel und weit entfernt von Rinderfilet.

Auch automobil gesehen trifft der Vergleich zu, handelt es sich beim Logan doch um keinen hochgezüchteten Spezialisten, sondern um einen ausgebeinten und verblechten Kombi. Die hinteren Seitentüren sind höchstens ein Notbehelf zum Be- und Entladen, einfacher geht's

Das Fahrerhaus ist mit sehr einfachen Materialien ausgeschlagen, alles lässt sich gut sauberhalten.

durch die asymmetrisch geteilten Heckflügeltüren. Nach guter Renault-Sitte weiten sie sich per einfacher und sauberer Tastenbetätigung auf 180 Grad. Das eher knappe Türmaß in der Mitte wie hinten liegt am Ahnen des Express: Der Lieferwagen fällt vergleichsweise lang, schlank und - trotz der vom MCV übernommenen Dacherhöhung - eher flach aus.

Über einen palettenbreiten Abstand zwischen den Radkästen sollte man daher gar nicht erst nachdenken, besser die knapp 2 m lange Ladefläche schätzen

lernen - eine Verlängerung per Beifahrer-Klappsitz spart sich Dacia. In Ambiente-Ausführung schützt gegen 50 Euro Mehrpreis ein Kunststoffboden das Blech, für weitere 90 Euro bewahrt eine grobschlächchtige geschlossene Trennwand den

Die Ambiente genannte Variante enthält Servolenkung, Zentralverriegelung und verstellbare Außenspiegel.

Fahrer vor rutschender Ladung. Das rustikale Auftreten passt zum Hausmeister-Ambiente, weniger die etwas zart wirkenden Zurrösen zum Vertäuen der Fracht.

Ordentliche Zuladung.

Sie darf recht üppig ausfallen: Der Testwagen, für Logan-Verhältnisse mit Klimaanlage und elektrischen Fensterhebern reichhaltig ausgestattet, schleppte inklusive Fahrer gut 700 kg Nutzlast. Für einen 2,5 m³ großen Frachtraum ist dies ein sehr fairer Wert.

Weiter vorn geht's ebenfalls schlicht zu, für Nutzfahrzeuge kein Nachteil. Das Fahrerhaus ist mit sehr einfachen Materialien ausgeschlagen. Alles lässt sich gut sauberhalten, ein paar Schrammen hier und da belasten nicht gleich das Gewissen. Und was fehlt, kann auch nicht kaputtgehen. Es gibt sie tatsächlich noch, Autos mit Fensterkurbel und mechanisch verstellbaren Außenspiegeln. Dass sowohl ein Tippkontakt für den Wischer als auch die Wisch-Wasch-Automatik fehlt, das ist ein wenig zuviel der automobilen Achtziger-Party. Auch die Ablagen sind nicht auf der Höhe der Zeit: schmale Türfächer, wenig Fächer für Kleinkram - hier ist der Beifahrersitz und nach dem Bremsen der Fußraum davor die wahre Ablage.

Die einfachen Armaturen jedoch sind übersichtlich, die Bedienung ist simpel wie das ganze Auto. Nur die Regler für Heizung und Lüftung verstecken sich tief in der angedeuteten Mittelkonsole. Deren Blende ist der angedeutete Versuch von Schmuck im Logan, es bleibt der einzige. Groß gewachsenen Fahrern sitzt das starre Lenkrad ein wenig tief, auch sind die

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Benzinmotor in Reihenaufbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Multipoint-Einspritzung. Oben liegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 79,5/95,5 mm, Hubraum 1.598 cm³, Leistung 64 kW (87 PS) bei 5.500/min, maximales Drehmoment 129 Nm bei 3.000/min. Dreivegekatalsator, schadstoffarm nach Euro 4.

Antrieb

Mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,73 / 2,05 / 1,32 / 0,97 / 0,74, R.-Gang 3,55, Übersetzung Antriebsachse 4,93. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, untere Dreieckslenker, Stabilisator. Hinten Verbundlenkerachse, Längslenker, Schraubenfedern. Reifen 185/65 R 15 auf 6,0 J x 15. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen

Hydraulische Zweikreisbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Durchmesser vorn/hinten 259/228 mm, ABS, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.450 mm
Breite gesamt	1.740 mm
Höhe gesamt	1.636 mm
Radstand	2.905 mm
Wendekreis re./li.	11,8/11,9 m
Breite Hecktür	1.047 mm
Laderaum über Fahrbahn	582 mm
Laderaum (L/B/H)	1.936/1.420/940 mm
Breite zw. den Radkästen	1.024 mm
Ladevolumen	2,5 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.469/1.466 mm
Leergewicht Testwagen	1.230 kg
Nutzlast	710 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1.944 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	940/1.160 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	656 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	2.600 kg
Tankinhalt	50 l

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel-Intervall 30.000 km/zwei Jahre
Garantie: Drei Jahre Händlergarantie/max. 100.000 km, sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung, zwei Jahre auf den Lack.

Preis

Dacia Logan Express 1.6 MPI 7.500 Euro*
* ohne MwSt.

Sitze unbequem – der Logan ist nichts für lange Touren. Auf kurzen Strecken wichtig wären funktionelle Außenspiegel. Die hier sind viel zu klein, auch fehlen Weitwinkelgläser. Rangieren nach schrägrückwärts mutiert mit dem fensterlosen Kastenwagen zum Glückspiel, ebenso der Spurwechsel: Rechts verstecken sich im toten Winkel komplette Transporter.

ESP wird nicht vermisst.

Weitaus sympathischer ist das Fahrwerk, ebenfalls unverkennbar französischer Abstammung. Die Lenkung arbeitet zielgenau und mit der richtigen Servodosisierung. Zwar meldet die Radaufhängung bei kurzen Unebenheiten einen recht deutlichen Straßenzustandsbericht, lange Bodenwellen meistern sie indes souverän. Gleiches gilt auch beladen. Zwar sackt die Lieferwagen dann tief ein, doch der Fahrsicherheit tut dies keinen Abbruch, der Logan Express scheut mit seinem langen Radstand auch keine schnellen Spurwechsel. ESP wird kaum einmal vermisst, ist allerdings auch nicht lieferbar. Und die Bremsen greifen passabel. Der große Abstand zwischen den Achsen ist allerdings auch für einen recht großen Wendekreis verantwortlich.

TESTERGEBNIS	
Beschleunigung	
0 – 50 km/h	4,9 s
0 – 80 km/h	10,7 s
0 – 100 km/h	15,8 s
Elastizität	
60 – 80 km/h (IV/V)	6,1/9,7 s
60 – 100 km/h (IV/V)	13,6/19,7 s
Kraftstoffverbrauch	
Teststrecke beladen	8,4 L/100 km
Testverbrauch min./max..	8,4-11,0 L/100 km
Höchstgeschwindigkeit	
Innengeräusche Stand/50/100 km/h	167 km/h
48/63/71 db(A)	

Milde wie das Fahrwerk fällt auch die Motorisierung aus. Der günstige Grundpreis macht bei überschaubarer Kilometerleistung den Benzinmotor interessant. Der brave Motor arbeitet recht elastisch, doch angesichts von 1,9 t Gesamtgewicht fehlt es ihm an Muskelmasse. Zwar sprintet der Logan mit 87 PS flott los, doch als Feuerkopf entpuppt er sich nicht gerade und das magere Drehmoment von 129 Nm begrenzt die Durchzugskraft deut-

lich. Soll's flott vorwärts gehen, muss der Fahrer kräftig mit der Knüppelschaltung im Fünfganggetriebe rühren.

Ärgerlich sind die hohen Fahrgeräusche des Lieferwagens. Bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten für einen Benzinmotor nicht gerade leise, dröhnt der Motor im Bereich von 3.500 Touren lästig. Hat's der Fahrer eilig und will die Höchstge-

Anzeige



windigkeit nutzen, brüllt und schreit es mit einer wahren Kakophonie an Geräuschen in die Kabine – dieser arg deftige Hausmeistersound führt fast zwangsläufig zu einer freiwilligen Geschwindigkeitsbegrenzung.

Gut so, denn wer das Leistungsvermögen des Logan Express mit Benzinmotor ausnutzt, muss mit etwa 11 l/100 km rechnen. Unter 8 l lässt er sich selbst mit List und Tücke nicht drücken, egal ob auf Kurz- oder Langstrecken – Wirtschaftswunder haben ihre Grenzen. Vielfahrer greifen deshalb zum Diesel. Der Selbstzürnder mit 1,5 l Hubraum und 50 kW (68 PS) oder 63 kW (86 PS) hat sich in zahlreichen Renault-Modellen bewährt.

Doch egal, welche Maschine im Logan arbeitet und egal, in welcher Farbe er lackiert ist – der Logan Express bleibt stets unauffällig hausmeistergrau. Er ist das Auto, das man gefahrlos auch unverschlossen stehenlassen kann. Was zwar gegen Eitelkeit, nicht aber gegen Nützlichkeit spricht.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

WINTERTIPP

Airpipe macht Dächer frei von Eis und Schnee

Das Problem ist hinlänglich bekannt, und jeder LKW-Fahrer weiß, dass er das Dach seines Aufliegers säubern muss. Nicht nur, dass er mit dieser ungebetenen Ladung andere Verkehrsteilnehmer gefährdet, das Gewicht von Eis, Wasser und Schnee lässt sogar LKW-Dächer „einknicken“.

Was tun, wenn man unter Zeitdruck ist und gerade keine passende Einrichtung bereit steht, um das Planendach in bis zu 4 m Höhe zu säubern? Mit dem Airpipe-3-Schlauch System werden LKW-Dächer innerhalb weniger Minuten von Eis, Wasser und Schnee befreit. Die Steuerung funktioniert mit Absaugung, das heißt, der Fahrer kann innerhalb kürzester Zeit, die Fahrt antreten. Die Steuerung kommt gänzlich ohne Stromzufuhr aus. Somit kann Airpipe im Stillstand während jeder Fahrpause und für die Dauer der gesamten Stehzeit, auch ohne Zugfahrzeug, aktiviert werden. Dadurch werden Beschädigungen von Aufbauten und Ladung durch das Gewicht von Wasser und Eis oder Wassereintritt vermieden.

Durch die spezielle Anbindung (Federbügel und Gummizüge) ist die Plane auch nach dem Einbau von Airpipe mit dem Fahrzeug verbunden. Mit dem Hebeseil, das zum Anheben der Airpipe-Schläuche verwendet wird, wird gleichzeitig die Dachquerverspannung bei ladungszertifizierten Anhängern hochgehalten, somit ist ein ungehindertes Be- und Entladen möglich (diese Einrichtung ist separat geschützt). Lade- und Entladezonen werden nicht durch Eis, Wasser und Schnee verschmutzt.

Beim Waschen der LKW in der Waschanlage bleiben bis zu 300 l Wasser auf Plane stehen, das beim Wegfahren seitlich vom Auflieger schwappt. Beim Waschen mit aktiviertem Airpipe bleibt das Wasser in der Waschbox.

Das Airpipe-3-Schlauch System gibt es auch für Mulden und Open-Top Auflieger sowie für Kühl- und Kofferaufbauten. Mehr Informationen über die Airpipe GmbH in Wallern, Österreich, findet man unter www.airpipe.at.

Gesucht: juristisches Fingerspitzengefühl

Um eine Flut von unerwünschten oder nicht passenden Bewerbungen zu vermeiden, ist eine gezielt formulierte Stellenausschreibung hilfreich. Doch Vorsicht: „Hier muss unbedingt das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG, auch Antidiskriminierungsgesetz genannt) berücksichtigt werden, speziell der arbeitsrechtliche Teil (§§ 6-18)“, warnt Anne Kronzucker, Rechtsexpertin der D.A.S. Rechtsschutzversicherung. Die das Arbeitsrecht betreffenden Paragraphen des AGG haben das Ziel, allen Arbeitnehmern und Bewerbern dieselbe Chance zu gewähren, unabhängig von Alter, Geschlecht und Herkunft. Dabei gilt das Gesetz nicht nur für das Bewerbungsverfahren, sondern bezieht

Muttersprache“ ist ein Verstoß gegen die Gleichbehandlung ausländischer Bewerber. Die Grundsätze des Gesetzes haben deutsche Gerichte in zahlreichen Urteilen bestätigt (u.a. BAG, Az. 8 AZR 295/99; ArbG Stuttgart, Az. 29 Ca 2793/07; ArbG Berlin, Az. 55 Ca 16952/08). Unzulässig ist demnach jede Benachteiligung aus

Gründen der „Rasse oder wegen der ethnischen Herkunft, des Geschlechts, der Religion oder Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Identität.“ Wird ein Grundsatz des AGG verletzt, hat der Bewerber zwar keinen Anspruch auf eine Einstellung, jedoch auf eine finanzielle Entschädigung. „Diese ist abhängig davon, ob der Jobsuchende auch ohne Benachteiligung keinen Arbeitsvertrag erhalten hätte. Dann beschränkt sich der Entschädigungsanspruch auf höchstens drei Monatsgehälter“, erläutert die D.A.S. Expertin.



Mit Vorsicht zu genießen: das Bewerbungsgespräch

jede Art der Benachteiligung im Betrieb ein – also auch etwa Fragen hinsichtlich des Arbeitsentgeltes oder des Zugangs zu beruflicher Weiterbildung. Bei einem Verstoß gegen das Gesetz können die Betroffenen auf Schadenersatz klagen.

Für ein Stellengesuch, das den Vorgaben des AGG standhält, ist juristisches Fingerspitzengefühl erforderlich: So verstößt ein Inserat mit der Überschrift „Assistentin gesucht“ gegen das AGG, da es männliche Arbeitnehmer ausschließt, „erfahrener Mitarbeiter (m/w)“ ebenfalls, da das Adjektiv „erfahren“ als eine Bevorzugung älterer Bewerber ausgelegt werden könnte. Auch die Angabe „deutsche

Täglich aktuell online!

www.kfz-anzeiger.com

Jetzt auch auf

The complex block features a large blue background with white text. At the top, it says 'Täglich aktuell online!' in a large, bold font. Below this, the website URL 'www.kfz-anzeiger.com' is displayed in a white font on a dark blue background. A white mouse cursor points to the URL. Below the URL, there is a photograph of a tablet displaying the website's content, which includes news articles and advertisements. At the bottom of the block, there is a dark blue box with the text 'Jetzt auch auf' and three social media icons: Facebook, Twitter, and RSS feed.