

tenträgers und im Fahrzeugboden schützen zusätzlich die Füße und Beine der Passagiere. Der Instrumententräger ist aus einem speziellen Kunststoff in Wabenstruktur gefertigt, der ebenfalls Aufprallkräfte aufnimmt.

Serienmäßige Dreipunkt-Sicherheitsgurte und höhenverstellbare Kopfstützen auf allen fünf Plätzen der ersten und zweiten Sitzreihe sowie serienmäßige Frontairbags für Fahrer und Beifahrer runden das Sicherheitspaket ab. Beim Kauf in der Türkei sollte man darauf achten, dass das Fahrzeug einen Beifahrerairbag hat.

#### Blickpunkt auf extreme Temperaturschwankungen

Für den Dacia Logan MCV stehen drei Ausstattungsniveaus zur Wahl: die Basisvariante Logan sowie Ambiente und die Topversion Lauréate. Über die Serienausstattung hinaus gibt es eine Reihe von Optionen.

Der Dacia Logan MCV wurde für Länder mit extremen Klimaverhältnissen konzipiert. Deshalb verfügt die Heizungs- und Lüftungsanlage über eine gleichmäßige Temperaturentwicklung und eine ausgewogene Luftverteilung. Wegen des vergrößerten In-

nenraums erhöhten die Entwickler im Vergleich zur Logan-Limousine den Luftdurchfluss noch einmal deutlich. Optional steht ab Ambiente eine Klimaanlage zur Verfügung. Sie gewährleistet durch die optimierte Luftzirkulation und Luftaustritte in Fußhöhe stets angenehme Temperaturen.

Der elektronisch gesteuerte Klimakompressor benötigt durch seinen variablen Hubraum nur genauso viel Energie, wie je nach Einstellung erforderlich ist. Diese Lösung senkt den Kraftstoffverbrauch.

Das übersichtliche und leicht bedienbare Cockpit hat gut ablesbare Rundinstrumente mit einem dazwischen positionierten Display. Darauf lassen sich alle wichtigen Fahrzeugdaten, Warnhinweise und Informationen des Bordcomputers auf einen Blick ablesen. Die Bedienelemente für Lüftung und Gebläse, die optionale Klimaanlage und das Radio sind in der Mittelkonsole griffgünstig platziert.

Der Dacia Logan MCV verfügt serienmäßig über längseinstellbare Vordersitze. Der Fahrersitz ist beim Ausstattungsniveau Lauréate darüber hinaus höhenverstellbar.

#### Schwerpunkt: wachstumsstarke Schwellenmärkte

Der Logan MCV ist das zweite Modell der Logan-Baureihe, die bis Ende 2009 auf insgesamt sechs Ausführungen an-



wachsen wird. Das neue Modell zielt vorwiegend auf die wachstumsstarken Schwellenmärkte in Osteuropa, Südamerika und dem Mittleren Osten.

Die Ingenieure konzipierten den Logan MCV mit Hinblick auf maximalen Nutzwert bei möglichst niedrigem Anschaffungspreis und günstigem Unterhalt. Darüber hinaus berücksichtigten sie, dass der Logan MCV überwiegend in Ländern mit schlechten Straßenverhältnissen zum

Einsatz kommt und dort vielfach auch als Nutzfahrzeug dient. Neben hoher Alltagstauglichkeit zeichnet sich der Dacia Logan MCV deshalb durch besondere Robustheit und Zuverlässigkeit aus.

#### Schon bei der Entwicklung zählt der günstige Endpreis

Mehr noch als die Limousine erregt der Logan MCV das Interesse der so genannten „Smart Shopper“, welche das beste Angebot zum niedrigsten Preis suchen. Mit dem Logan MCV hat Dacia außerdem besonders Familien im Blick.

Der Logan MCV wird im rumänischen Dacia Stammwerk Pitesti gebaut. Der Standort verfügt über eine Produktionskapazität von 360 Logan MCV pro Tag, einschließlich der geplanten reinen Nutzfahrzeugmodelle.

Dank konsequenter Anwendung der „Design-to-cost“-Methode hielten die Ingenieure den Aufwand relativ gering. Zum Beispiel gestalteten sie die Karosserie so, dass die Bleche einfach und damit günstig herzustellen sind.

Der Einsatz von bewährten Komponenten und Baugruppen aus Renault Fahrzeugen ermöglicht es dem Hersteller ebenfalls, die Fertigungskosten zu senken. So stammen wichtige Fahrwerkskomponenten, Türgriffe, Lenkrad und Bedienhebel vom Renault Clio. Die Plattform teilt sich der Logan MCV mit Clio und Modus, während andere Elemente wie Luftaustritte und Schalthebelknopf vom Space übernommen sind.

Damit die Wartung mit so wenig Aufwand wie möglich verbunden ist, entschieden sich die Konstrukteure für einfache, praktische Lösungen. Beispielsweise sind die Scheinwerferbirnen leicht über den Motorraum zugänglich, so dass sie der Logan MCV-Besitzer selbst wechseln kann.

Mit Wachs versiegelte Hohlräume und der umfangreiche Steinschlagschutz schützen die Karosserie gegen Durchrostung.

## Genf im Tata-Taumel

Auf dem Genfer Salon präsentierte der indische Konzern Tata Motors eine Luxus-Version seines Discount-Autos Nano. In Europa wird es den Billigheimer zunächst nicht geben – andere Modelle aus Mumbai hingegen schon.

Eine Pressemappe ist kein Grund, handgreiflich zu werden. Am Tata-Stand wurde dennoch gerangelt, geschubst und gerissen. Seit Firmenchef Ratan Tata im Januar auf der Delhi Motor Show den 1700 Euro teuren Nano enthüllte, gerät jeder seiner Auftritte zum medialen Großereignis.

Im Mittelpunkt stand der Nano, der als billigstes Auto der Welt die indischen Massen mobilisieren soll. In der Schweiz war erstmals die „Luxusversion“ des Wägelchens zu sehen. Auch die teurere Variante sieht aus wie ein fahrender Altglascontainer, besitzt aber beispielsweise eine Klimaanlage.

Einen Preis gab es zunächst nicht. Doch selbst, wenn das Auto doppelt viel kostete wie die Basisversion, wäre es nur halb so teuer wie der Discountwagen Dacia Logan. „Wir hoffen, dass die Highend-Version des Nano eines Tages auch in Europa erhältlich sein wird“, sagte Ratan Tata.

Bis dahin setzt Tata in Europa auf seine umfangreiche Flotte aus Geländegängern und Mittelklasseautos. Die neue Version des Kompaktwagens Indica werde in Italien, Spanien und demnächst auch der Türkei verkauft.

Schon in Kürze dürfte Tata dank eines prominenten Zukaufs ohnehin in fast allen europäischen Ländern vertreten sein. Die Inder verhandeln derzeit mit dem US-Konzern Ford und werden wohl demnächst dessen Premiummarken Land Rover und Jaguar übernehmen.

Der Nano wird mit einem 33 PS starken 623-cm<sup>3</sup> Zweizylindermotor angetrieben, der im Heck untergebracht ist. Die dreitürige Basisversion ist 3,10 Meter lang, 1,50 Meter breit und 1,60 Meter hoch.

Mit rund 1700 Euro kostet der Nano die Hälfte des bislang weltweit billigsten Modells. Der Nano hat eine Metallkarosserie und serienmäßig Sicherheitsvorkehrungen wie Knautschzone, verstärkte Türen und Sicherheitsgurte.

Durch die Verarbeitung von Kunststoffen ist das Auto leicht und verbraucht weniger als vier Liter Benzin auf 100 Kilometer. Das entspräche CO<sub>2</sub>-Emissionen von 94,8 g/km. Umweltschützer befürchten aber, dass durch hohe Verkaufszahlen der sparsame Verbrauch relativiert wird. Dem Chef des Weltklimarats, Rajendra Pachauri, bereitet der Kleinwagen nach eigenen Worten „Alpträume“.



## Force Rental Alanya

seit 1995

[Autovermietung mit Herz und Verstand]

Mag die Sonne scheinen, mag es regnen:  
Ostern liegt terminlich nun mal so.  
Osterfreude möge Euch begegnen –  
ob zu Hause oder anderswo.



[www.alanya-tuerkei.de](http://www.alanya-tuerkei.de)

[www.autovermietung-alanya.de](http://www.autovermietung-alanya.de)

Damlataş Str. 68/A gegenüber Grand Bali Hotel, 07400 Alanya

Tel. 0242 5114243 GSM 0532 620 54 31

[info@autovermietung-alanya.de](mailto:info@autovermietung-alanya.de)