

Deficiențe

Nr	Problema	Incidența	Cauza	Concluzie	Rezolvare	Observații
1	Aeroterma produce un miros de plastic/ebonită încălzit sau "ars" de la prima utilizare, mașina fiind nouă.	Medie	Nu este un defect propriuzis. Resturi minuscule de plastic și alte materiale rămase din timpul depozitării și asamblării aerotermei sunt încălzite/arse și produc acel miros.	Calitate slabă.	Pe măsură ce aeroterma funcționează, mirosurile vor dispărea.	La versiunile Diesel, aeroterma este și electrică, nu se bazează doar pe căldura motorului, deoarece motorul diesel nu se încălzește la relanti, ci doar în sarcină și se răcește destul de repede. Încălzirea electrică intră în funcție de fiecare dată când motorul nu asigură suficientă căldură.
2	Aeroterma, când aerul este reglat către picioare, nu încălzește în mod egal șoferul și pasagerul din față, la șofer ajunge prea puțin aer cald.	Toate	De fapt aerul cald ajunge în mod egal în ambele părți, dar la șofer aerul trece pe deasupra pedalierului și nu direct către locul unde se află pedalele (mai în jos), de aici și diferența de încălzire.		Dacă în urma verificării se constată că mocheta de la șofer obturează fluxul de aer dinspre ieșirea aerotermei se ajustează (decupează) mocheta.	
3	Anvelopele au aderența scăzută	Toate	Anvelope marcile Montana, Kormoran și Barum, cele mai ieftine modele.	Economie.	Conducere preventivă și schimbarea lor la prima ocazie.	Variantele Ambition sunt livrate cu anvelope de o calitate mai bună (Michelin Energy). După ce Renault a înlocuit Montana cu Kormoran această problemă s-a redus foarte mult.
4	Bancheta spate nerabatabilă și cu spatarul nerigidizat	Toate		Economie.		
5	Bordul se reflectă în parbriz.	Toate	Unghiul pe care îl face planșa bordului este nepotrivit. Culoarea planșei este cam deschisă.	Deficiența de proiectare. Lipsa studiului de ergonomie.	Acoperire cu materiale închise la culoare și mate.	
6	Butonul de acționare a vitezei de ventilație a aerotermei este "invers".	Toate	Sensul de acționare este invers față de cel normal (este utilizat arcu stânga-dreapta inferior, cu vârful de indicare în jos, în loc de cel superior).	Deficiența de proiectare. Lipsa studiului de ergonomie.		
7	Comenzile aerotermei intră în "conflict" cu poziția schimbătorului de viteză în treptele 1, 3 și 5.	Toate	Planșa e prea "aproape" sau comenzile nu sunt amplasate corect pe planșa.	Deficiența de proiectare. Lipsa studiului de ergonomie.		
8	Comenzile pentru deschiderea geamurilor din spate plasate izolat	Toate		Economie.		Doar la varianta Ambition.

9	Confort acustic mic in interior	Impresie personala	Insonorizare slaba in habitacul	Economie.	Insonorizare suplimentara (podea, in spatele banchetei, la pedalier, portierele, etc.).	Din Septembrie 2005 Renault monteaza o placa insonorizanta (insono pedalier - Imbracaminte inferioara plansa bord) deasupra pedalierului si in jurul coloanei de directie, deoarece acea zona transmite foarte usor zgomotul motorului. De asemenea, variantele Diesel au o insonorizare suplimentara pe capota si intre motor si habitacul.
10	Cutie de viteze neadaptata masinii	Toate	Cutie de viteze deficitar etajata, s-a urmarit reducerea consumului.	Economie.		La variantele Diesel cutia de viteze este adaptata ceva mai bine la motor.
11	Datele partiale din calculatorul de bord se reseteaza. Uneori se reseteaza toate datele. Nu are legătură cu resetarea automată în momentul depășirii capacității uneia dintre memorii - descrisă în manualul mașinii.	Toate	Cauză necunoscută deocamdată. Calculatorul de bord pare să fie sensibil la "zgomote" electrice ce apar pe liniile de alimentare. Este posibilă o filtrare insuficientă a alimentării sau a unor intrări (RST?) prea sensibile. O alta cauza posibila poate fi o masa insuficientă la tabloul de bord sau un contact imperfect la masa acestuia.	Dacia-Renault nu are nici o soluție.	Preventiv se schimba blocul cu indicatoare (ceasuri). Nu rezolva problema. Deocamdată nu există o rezolvare. (ecranare?; filtrare suplimentară a alimentării?). Se rezolvă contactul imperfect de la masa tabloului de bord sau se "întărește" masa prin preluarea ei de pe coloana volanului. (Alte rezolvari: Verificați starea siguranțelor F02 și F28 din cutia de siguranțe habitacul. Verificați prezența a + 12 V în pinul 9 și a + APC în pinul 10. Verificați prezența masei în pinul 7 al conectorului cu 24 pini negru tablou de bord.)	Resetarea este aparent aleatoare dar poate fi legata de utilizarea RCS/RCD, faruri, semnalizatoare, ciclul pornire/oprire motor, umiditate mare. La variantele cu geamuri electrice si pe usile din spate se reseteaza cand se apasa pe butonul de blocare a deschiderii.
12	În compartimentul bușonului de alimentare cu combustibil se adună mereu nisip, praf, noroi.	Toate	În partea de jos a bușonului de alimentare există un orificiu de evacuare al eventualului combustibil dat pe afară, orificiu care comunică cu partea interioară a aripii și prin care ajunge în compartiment mizeria aruncată de roată.		La variantele pe benzină se poate încerca atașarea unui furtun de scurgere. La variantele Diesel al 2-lea orificiu se poate astupa cu un căpăcel potrivit.	La variantele Diesel există 2 orificii, unul are un furtun de plastic pentru scurgerea motorinei, al 2-lea este neacoperit. La variantele pe benzină singurul orificiu nu este dotat cu furtun de scurgere.
13	Lamela de la usita busonului de combustibil este neasigurata	Toate		Economie.	Lamela de la usita busonului de rezervor se asigura cu o sarma ordinara	Dupa asigurare sarma nu zdrangane si nu introduce alte zgomote parazite in habitacul.

14	Lipsesc releele pe circuite importante (lumini)	Toate		Economie.		Se pot monta, preferabil in compartimentul motor, nu in zona volanului (sau pe aproape).
15	Manerul interior al usii este incomod, mic si materialul cu care este acoperit se murdareste usor.	Toate		Economie. Lipsa studiu de ergonomie.		Manerul este cu adevarat meschin.
16	Martorul "Dezactivare airbag pasager față" clipește (pâlpâie slab) fără motiv. Deficiența apare in perioada rece și de obicei dispare după ce habitacul se încălzește. Apare și la echipările fără airbag pasager față.	Toate	Din cauza condensului la temperaturi scăzute. Există o izolare necorespunzătoare, fie pe placa bordului, fie la interconexiunea dintre placa bordului si UCE airbag, sau chiar in UCE airbag (martorul este comandat direct de UCE airbag).	Deficienta de proiectare/executie. Lipsa control calitate.	Se înlocuiesc câteva rezistențe în UCE airbag, pentru a micșora curentul rezidual care ajunge la martor. Este posibil ca din August 2005 să se aplice această soluție pe linia de fabricație.	Vocea Clientului: "Aprinderea becului de airbag nu este un defect al sistemului air-bag si nici nu afecteaza functionarea acestuia." Comutatorul de dezactivare a airbag-ului pasager față nu joacă nici un rol în această problemă.
17	Masina nu este suficient de "nervoasa"	Impresie personala	Catalizatorul este prea mic pentru ca nivelul de combustibil sa fie mai mare. S-a urmarit un consum mic.	Economie + consum mic.		
18	Motorul este zgomotos (motorizare MPI)	Impresie personala	Surse de zgomot: tacheti cu patina, injectoare, nr. minim de senzori, bobine de aprindere fara depistare de faza, echilibrarea deficitare a ansamblului motor, suspensie pendulara cam rigida, mod cam "zgomotos" de prindere a accesoriilor (alternator, compresoare AC si DA).	Economie, nu s-au implementat sisteme silentioase si scumpe.		La variantele Diesel pompa de servo-directie este separata si electro-hidraulica. Tot la variantele Diesel suspensia motorului este mai adaptata motorului (imprumutata de la Renault Clio, la fel si puntea fata).

19	Motorul se aude "ca unul diesel" la relanti. Zgomotul e destul de discret și se modulează în funcție de consumatorii aflați în funcție. Când se apasă ambreiajul zgomotul de diesel se atenuază/dispare. Zgomotul mai dispare și când se împinge de schimbător.	Toate	Arcurile de la ambreiaj (cele 6 arcuri concentrice de pe discul de ambreiaj) își pierd elasticitatea și joacă în locașurile lor. Jocurile provoacă acel zgomot. Este posibil să fie și din cauza culbuturilor cu patină (jocuri mari, sensibili la temperatură). De asemenea, sunt șanse reale ca zgomotul totuși să fie provocat și de cutia de viteze, lucru care se poate valida prin dispariția zgomotului la împingerea schimbătorului cu mașina la relanti.	Calitate slabă.	Se schimbă discul de ambreiaj sau tot kit-ul de ambreiaj. De obicei zgomotul va reapare, după un timp.	Deocamdată problema pare să apară doar la motorizările MPi. Este o problemă comună încă de la Dacia Solenza. Apare și la alte modele Renault (Clio).
20	Motorul vibrează la relanti.	Toate	Tampoanele de amortizare ale motorului sunt rigide. De asemenea, există și o lipsa de echilibrare atente ale pieselor componente (arbore, pistoane)	Economie.		Deocamdată problema pare să afecteze doar motorizările MPi.
21	Motorul/caroseria vibrează în mod neobișnuit în jurul turației de 2000 rpm (motorizare MPi).	Toate	Sistemul de eșapament intră în rezonanță	Deficiență de proiectare/adaptare.	Pentru ridicarea turației la care eșapamentul vibrează, se poate pune (la MPi) un batator acustic de diesel, care e mai mare iar diferența se "simte".	Problema este comună încă de la Dacia SuperNova și Solenza.
22	Oglinzile retrovizoare laterale sunt ușor iesite din gabaritul mașinii. Cea din dreapta este acoperită parțial de stalpul mașinii, oricum ar fi reglată.	Toate		Deficiența de proiectare. Lipsa studiului de ergonomie.	Șoferul trebuie să se obișnuiască cu lățimea aparentă a mașinii și să fie precaut când trece pe lângă alte vehicule.	Începând cu Logan Prestige, MCV și VAN, Renault a introdus oglinzi cu o suprafață și o formă mult îmbunătățită.
23	Pedala de accelerare vibrează (la MPi)	Toate	Este pe cablu și în contact cu motorul	Economie.	Se poate pune fie o greutate pe cablu, fie o contragreutate pe pedala - adică o masă inertială.	La variantele Diesel accelerația este electronică - fără vibrații.
24	Pedala de ambreiaj vibrează la decelerare	Mica	Este pe cablu și în contact cu motorul	Economie, trebuie să fie hidraulică	Nu se acționează ambreiajul la decelerare.	La variantele Diesel s-a montat o contragreutate de amortizare pe cablu, suplimentară la cea de la capatul lui.

25	Pedalele au o pozitie destul de incomoda	Toate	Din cauza ambreiajului pe cablu, pedala de ambreiaj are cursa lunga si de aici rezultatul mediocru al pozitionarii celorlalte pedale (cu cursa mai scurta)	Economie	Se poate regla pedala de ambreiaj.	
26	Plansa centrala a bordului "neterminata" in zona inferioara	Toate	In zona "neterminata", la variantele pentru Rusia este montat un carenaj de plastic care acopera conductele de aer cald care se duc in spate.	Economie. Depinde de regiunea de comercializare.	Se monteaza carenajul pentru a "cosmetiza" aspectul.	
27	Portbagajul nu are maner, pentru a-l inchide fie te murdaresti pe maini, fie folosesti cheia pe post de maner	Toate		Deficienta de proiectare. Lipsa studiu de ergonomie. Economie.	Pentru inchidere se poate folosi un snur sau o curelusa prinsa pe spatele usii de portbagaj, de care se trage.	Se mentine masina curata tot timpul...Problema a fost rezolvată prin montarea butonului de portbagaj de pe Renault Twingo, pe toate modelele, începând cu Sept 2006 (noua colectie).
28	Portbagajul se deschide repede si are tendinta sa se balanseze	Toate	Arcuri prea puternice, neamortizate la capat de cursa. Balamalele prea in interior - ocupa spatiul util superior in portbagaj.	Economie.	Reglare sau montare amortizare suplimentara.	
29	Pozitia rotii de rezerva in portbagaj produce pierdere de spatiu	Toate	Este invers de cum ar fi normal. Spatiul din interiorul rotii poate fi folosit (cric, chei, etc.).	Economie. Deficienta de proiectare.	Se scurteaza surubul de prindere si se inverseaza pozitia rotii.	
30	Praful, mirosurile neplacute si frunzele cazute ajung in aeroterma și în habitacul.	Toate	Lipseste filtrul de praf/polen.	Economie.	Se poate monta unul improvizat pe gura de admisie a aerotermei (sub mecanismul ștergătoarelor) fie se decupează fanta specială pentru filtru în peretele din dreapta al aerotermei, unde se introduce un filtru de praf de Clio 3/Modus/Nissan Micra.	
31	Schimbatorul de viteze vibreaza	Mica	Schimbatorul este cu priza directa cu levier direct pe cutie	Economie. Era mai bine cu cablu.		Pe variantele Diesel pentru export (din Martie 2006) schimbatorul e pe cabluri.
32	Scutul motorului vibreaza.	Toate	Scutul nu este strans prea bine in fabrica.	Control slab al calitatii.	Ar fi necesare garnituri antivibratie pe suruburile de prindere. Scutul trebuie strâns în mod regulat.	La prima revizie se mai strang suruburile de prindere ale scutului.

33	Se aude un zgomot continuu (țiuit) când nu este acționată direcția (motorizare dCi). Zgomotul "apare" doar când volanul nu este acționat. Dacă se ridică capota motorului nivelul zgomotului se mărește și provine din zona farului stânga.	Toate	Nu este un defect. Servo-direcția este acționată electro-hidraulic. Motorul electric emite acest zgomot. Țiuitul este mai evident doar când pompa nu are sarcină - posibil regulatorul de turație să nu poată păstra turația constantă (mai mică).			Problema apare doar la 1.5dCi Laureate (eventual și la 1.5dCi Ambition). Țiuitul este prezent și la alte mașini cu soluții identice de antrenare a pompei de servo-direcție.
34	Sistem de franare prea "asistat"	Toate	Cursa scurtă a pedalei de frână. Strange complet frâna cu pedala la jumătate din cursă.	Deficiența de fabricare/reglare.	Nu se știe dacă se poate regla. Este necesară obișnuița.	La variantele Diesel frânele față sunt echipate cu discuri duble ventilate.
35	Sistemul de esapament.	Toate	Acordat deficitar, cu puține batoare acustice, fără element flexibil, cu camere de detenta mici.	Economie.		Esapamentul mai are și o gâtuire la ieșire, pentru a se încadra în normele de zgomot. Iar gâtuirea de la toba finală reduce din putere, dar nu semnificativ.
36	Sistemul de încuietori posibil periculos în caz de accident.	Toate	Se folosește cui percutor în loc de ureche. La accidente cuiul percutor se îndoaie mai ușor decât urechea, și poate bloca ușor.	Economie.		
37	Stergătoarele "sar" pe parbriz și "scartie".	Toate	Arcul care presează lamela pe parbriz este prea puternic și lamela de cauciuc este prea subțire și înaltă - nu are un profil potrivit. Unghiul pe care îl fac lamelele pe parbriz nu este corespunzător.	Deficiența de proiectare. Economie.	Sunt necesare alte stergătoare/lamele. La ștergătoarele originale se pot răsuci longitudinal foarte puțin brațele pentru ca lamelele să fie cât mai perpendiculare pe parbriz.	Comportamentul stergătoarelor originale poate fi "îmbunătățit" dacă se folosește o soluție de spălare parbriz mai "uleioasă".
38	Stergătoarele lasă un "triunghi" nesterși, din care se scurge apă	Toate	Stergătoarele sunt egale, și nu asimetrice, pentru a reduce zona "moartă".	Economie.	Sunt necesare alte stergătoare/lamele, asimetrice 60/45 sau 60/40. Sau se poate prelunge profilul de legătură de la mecanismul stergătoarelor cu 15 mm și dispăre triunghiul.	Sau se reglează stergătorul din dreapta mai "sus", pentru a micșora zona "moartă". Sau se lungeste tija de acționare a ștergătorului dreapta, prin tăierea ei și prelungirea cu un profil adecvat.
39	Stergătoarele nu pornesc automat la spălarea parbrizului	Toate	Nu este făcută legătura dintre comanda de spălare și UCH.	Economie.	Se conectează comanda de spălare la pinul EHI-A7 al UCH.	Unii dealeri rezolvă această problemă înainte de vânzare.
40	Stop-urile se aprind mai târziu la apăsarea pedalei de frână	Toate	Contactorul este reglat prea "jos"	Deficiența de fabricare.	Se reglează poziția contactorului mai "sus".	
41	Stratul de vopsea și lac foarte subțire	Toate		Economie.		

42	Temperatura in habitacul este destul de mare vara si AC trebuie utilizat la o treapta de ventilatie mare - la care ventilatorul este destul de zgomotos	Toate	Cupola (tavanul) habitacului nu este izolata si daca masina sta in soare puternic temperatura interioara creste prea mult.	Economie.	Se izoleaza cupola. Izolanti termici sunt: burete izoprenic (preferabil cu folie de aluminiu), polistiren expandat, pasla, polistiren extrudat, etc. Alubandul nu este izolant termic!	Treapta de ventilatie necesara pentru 1/2 persoane este mai mica. La 4/5 persoane treapta trebuie marita si odata cu ea si zgomotul ventilatorului.
43	Usa torpedoului nu are o pozitie corecta si nu se inchide lumina interioara cu usa inchisa	Toate	Arcul de tensionare al intrerupatorului este prea tare	Deficienta de proiectare/executie. Lipsa control calitate.	Se slabeste arcul.	Pe la sfârșitul lui 2005 Renault se pare că a rezolvat această problemă.
44	Vopselele nemetalizate se cojesc si sunt afectate usor de factori externi	Medie	Calitatea slaba a vopselelor nemetalizate, in special Rosu Passion (cod: 021C) si Albastru Marin (cod: 061E).	Economie, control slab al calitatii.	Se revopsesc suprafețele afectate.	Tipurile de vopsea "Rosu Passion" si "Albastru Marin" au fost schimbate de Renault in toamna lui 2005. Nu au mai apărut semnalări ale acestei probleme. Cod nou Roșu Passion: 21D iar Albastru Marin: 0V61H.
45	Indicatorul de temperatură al afișorului LCD de pe bord indică creșterea temperaturii, sărind de la cele 4 linii normal la 6 sau chiar mai mult. Fenomenul este aleator sau coincide cu pornirea altor consumatori electrici (faza scurtă/lungă, etc.)	Toate	Din cauza ca masa tabloului de instrumente e slaba, cand trece curentul de la ventilator masa se afla mai sus (ca potential) decat sasiul - deci tensiunea masurata intre firul cald al sondei si masa tabloului scade, de unde și creșterea aparentă a temperaturii, ea nefiind reală, ci doar afișată greșit.	Deficienta de proiectare.	Se conectează masa panoului de instrumente la coloana de direcție. Sau se schimbă cablul de masă. Sau se conectează suplimentar motorul la șasiu cu o panglică de cupru multifilară.	Uneori, un contact imperfect al masei poate provoca același efect. Acest defect poate provoca și faptul că calculatorul de bord se resetează singur.

Zgomote

Nr	Problema	Incidența	Cauza	Concluzie	Rezolvare	Observații
1	Când se staționează cu frâna de mână trasă și se mișcă mașina (intrii/ieși din ea) se aude un zgomot/pocnit din partea din spate a mașinii.	Toate	Nu este un defect propriuzis, zgomotul provine de la frecarea tamburilor cu ferodourile spate, odata cu schimbarea garzii la sol cand te ridici/cobori din masina.			
2	Centura de siguranță scârție când este cuplată (nu la cuplare, ci cât timp este cuplată). Scârțâitul apare mai frecvent când este frig.	Toate	Zgomotul este emis de cupla centurii, aflată între scaune.	Calitate slaba.	Se unge interiorul cuplei, preferabil cu un spray lubrefiant.	
3	Direcția scârțâie la viraje	Medie	Capetele de bară produc zgomotul, se adună mizerie.		Se desface burduful de protecție, se curăță și se unge. Preferabil este să nu injectați doar ulei în burduf, așa cum se obișnuiește...	
4	Geamurile au un zgomot ca de nisip/pietricile frecate de el. Scrâșnește și trosnește la plecare/oprire și la denivelări.	Medie	Intră nisip/praf între piesele de susținere de jos ale geamului. Piesele fac legătura dintre geam și macara.		Se desface panoul interior al ușii, se scot șuruburile de prindere al pieselor, se scot suportii (se susțin geamurile, să nu cadă), se curăță, eventual se adaugă un pic de vaselină și se montează la loc.	Pentru a preveni această problemă se mențin geamurile curate și se curăță de nisip/praf chederul care asigură izolarea și ștergerea geamului când culisează.
5	La accelerarea ceva mai puternică a motorului, zgomotul motorului se schimbă, ca și cum ar lucra în 3 cilindrii, se aseamănă cu un zgomot de motor uzat. (motorizare MPi)	Toate	Sistemul de eșapament este insuficient acordat. Lipsă elemente flexibile. Amortizare deficitară a eșapamentului.	Economie, calitate slabă.		
6	La apasarea/eliberarea usoara a franei in rampa/panta placutele de frana emit un zgomot si vibreaza (tremura).	Toate	Nu este un defect propriuzis, e o problema de uzura (placutele nu au inca o suprafata de contact uniforma).		Zgomotul va dispere dupa un timp de utilizare al masinii.	Problema apare si la alte marci de automobile.
7	La eliberarea pedalei de frână sau la eliberarea frânei de mână se aude un scârțâit.	Toate	Tamburii de frână se murdăresc și provoacă acel scârțâit.		Se curăță tamburii de frână.	

8	La închiderea ușilor din față se aude un zgomot, ca un pocnet. Uneori se aude un zdrăngănit din zonă.	Toate	Un șurub de prindere al tijeii de limitare a cursei ușii s-a slăbit.		Se strânge șurubul tijeii bine. Șurubul este Torx 40. Preferabil este să se dea șurubul cu un adeziv de blocare a filetelui.	
9	La pornirea motorului în perioade cu temperaturi foarte scăzute se aude un scârțâit de la motor. Zgomotul dispare după un timp destul de scurt.	Toate	Din cauza frigului, cureaua de accesorii își pierde elasticitatea și începe să alunece.	Calitate slabă.	Nu este un defect. Pe măsură ce temperatura crește în compartimentul motorului cureaua își revine și nu mai scârțâie. Dacă scârțâitul persistă și după ce motorul se încălzește atunci este nevoie de o vizită la service.	Deocamdată apare doar la motorizările MPi.
10	La relanti, zgomotul motorului se schimbă, mai evident cu ambreiajul cuplat și este mai "normal" cu ambreiajul decuplat (pedala apasată)	Toate	Discul de ambreiaj nu mai apasă uniform, arcurile lui se slabesc.	Calitate slabă.	Zgomotul va apărea după un timp chiar dacă se schimbă ambreiajul. Este specific modelului de ambreiaj folosit.	"Zgomot tehnologic"
11	Motorul are un zgomot/țacănit când este rece. Zgomotul poate fi asemănat cu cel de "diesel".	Toate	Ungere insuficientă a tacheșilor, nu ajunge uleiul așa de repede la ei. Zgomotul este provocat și de injectoarele piezoelectrice ale Logan-ului (diferite de DSN și SLZ).		Zgomotul se va atenua pe măsură ce uleiul va unge toate componentele motorului.	Deocamdată problema pare să afecteze doar motorizările MPi. Este o problemă comună încă de la Dacia Solenza. Apare și la alte modele Renault.
12	Scârțâie în mers în partea din stânga a bordului, lângă aerator. Dacă se încearcă apăsarea cu mâna sau introducerea unui deget între laterala bordului și ușa (șofer - închisă) zgomotul dispare.	Mică	Capacul de la panoul de siguranțe se slăbește și se mișcă.	Calitate slabă.	Fie se unge marginea și clemele capacului cu ulei siliconic, fie se pun câteva bucățele de purfix pe capac, pentru a-l fixa mai bine.	
13	Scaunele scârțâie. Scârțâitul apare mai frecvent când e frig.	Toate	Scartie captuseala de vinil, rozeta de reglare, spatarul, cablul de reglaj lombar, prinderea la arcuri	Economie.	Căptușeala se poate acoperi cu velur. Pentru restul surselor de zgomote scaunul trebuie demontat și unse piesele componente.	
14	Schimbatorul de viteze scartie când e frig	Toate	Lipsa ungeri la temperaturi scăzute.	Economie, control slab al calitatii.	Se unge imbinarea între maneta schimbatorului și levierul de comandă până la cutie.	

15	Zgomot "cloncănit" în partea din dreapta spate.	Mică	Cablul de la frâna de mână se mișcă în una din clemele de plastic cu care este prins pe dedesubtul mașinii.		Se adaugă un manșon cablului în acea clemă sau se bandijonează.	
16	Zgomot ca de o cutie de tablă cu pietricele în ea, în partea din spate, dinspre polița pe care se află difuzoarele.	Toate	Zgomotul provine de la mecanismul de autoblocare a centurilor, mai precis de la o bilă metalică care pre-blochează centura în caz de frânare bruscă sau înclinare laterală (răsturnare) a mașinii.	Economie.	Se introduce o bucată de pâslă sau cauciuc între mecanismul centurii și tabla poliței de care e prinsă cu un șurub.	Nu se recomandă ungerea cu vaselină a bilei, ea trebuie să se miște liberă în mecanism pentru a-și îndeplini funcția. În extremis puteți apela și la ungere, dar cu grijă și nu în cantitate prea mare, pentru a nu îngreuna prea mult mișcarea bilei în mecanism.
17	Zgomot ca un "zdrăngănit de pietricele" în partea dreaptă-superioară a bordului	Toate	Cablul de antenă se mișcă și atinge în diverse locuri pe unde trece prin bord. Se slăbesc prinderile lui. Spații goale în bord, neantifonate.	Deficiență de asamblare.	Se adaugă bureți de fixare și insonorizare. Cablul se mai poate prinde și cu bride. Eventual se fixează cablul mai bine de conducta de distribuție aer dreapta.	Se poate ajunge la tubulatura din spatele planșei de bord pe dedesubt, fără a da jos bordul, dar e dificil, spațiul e foarte mic și poziția incomodă.
18	Zgomot ca un zdrăngănit în partea din față a mașinii, ce pare să vină de la plasticele ornamentale care acoperă stâlpii laterali ai parbrizului. De asemenea, zgomotul mai pare să vină din portiere, de la bord sau chiar din afara mașinii.	Toate	De fapt zgomotul provine de la parasolarele din plastic, care se mișcă în cârligul de prindere. O altă sursă de zgomot este "bătaia" parasolarului în plafon.	Economie, calitate slabă.	Zgomotul de la cârligul de prindere se poate rezolva cu un pic de bandă izolatoare (gri) care să rigidizeze axul parasolarului. "Bătaia" de plafon se reduce cu un burete adeziv prins pe fața care intră în contact cu plafonul.	
19	Zgomot ca un zdrăngănit în partea din spate a mașinii, în lateralele parbrizului.	Toate	Plasticele ornamentale care acoperă stâlpii din lateralele lunetei (montanții C) se mișcă.	Economie, calitate slabă.	Se desface ornamentul și se fixează pe stâlp cu bucăți de burete pe interior, care să-l rigidizeze.	
20	Zgomot ca un zdrăngănit în ușa din dreapta-față, ce apare când se rulează pe drumuri mai accidentate. Sunt perioade când nu se aude, deși drumul e accidentat.	Toate	Un șurub de prindere al macaralei s-a slăbit.	Calitate slabă.	Se desface panoul interior al ușii și se strâng toate șuruburile.	Zgomotul apare preponderent în jur de 3.000Km, funcție și de calitatea drumurilor.

Defecte

Nr	Problema	Incidența	Cauza	Concluzie	Rezolvare	Observații
1	Aeroterma se opreste din functionare daca este folosita pe treapta 1 de ventilare si caldura maxima. Dupa racirea ei porneste din nou.	Foarte mica	Reostat cu contact imperfect sau defect. Posibile dilatari ale pieselor de plastic din cauza caldurii mari si a ventilatiei insuficiente.	Calitate slaba	Se rezolva contactul imperfect sau se schimba panoul cu rezistente de comanda al aerotermei.	E bine sa se evite incalzirea maxima cu ventilatie minima.
2	Aerul condiționat este neobișnuit de zgomotos la pornirea lui după o pauză de câteva ore, dar dacă este oprit și pornit zgomotul produs se reduce considerabil.	Mica	Zgomotul este provocat de compresorul AC.		Se schimbă compresorul. Înainte de schimbare trebuie făcută o verificare a cantității de ulei și a agentului de refrigerare.	
3	La frânarea pe denivelări se aude un zgomot de pahar de plastic (dinspre roata cu probleme)	Mica	Zgomotul este provocat de amortizor, în esență telescopul s-a defectat.		Se schimbă telescopul.	
4	La rulare peste denivelări (nu prin gropi) scârțâie. După un timp scârțâitul se transformă în bătaie/troncănit. Zgomotul provine de la puntea față.	Mica	Verificați dacă există joc la pivotul inferior. De asemenea, suspectați bușile antirulii și capetele de bară.	Calitate slabă. Uzură prematură?	Se înlocuiește pivotul inferior.	Atenție: acest defect este legat de defectul "La viraj maxim pe loc sau cu viteză mică, apare un scârțâit", de obicei, după ce apare acel scârțâit care se rezolvă de cele mai multe ori prin ungere, uzura va continua (în pofida ungerii tardive) și se va ajunge în final la înlocuire de piese.
5	La viraj maxim pe loc sau cu viteză mică, apare un scârțâit.	Mica	Zgomotul este provocat de cele mai multe ori de frecarea anvelopelor de suprafața de rulare. Mai poate proveni de la ungerea insuficientă a tijei amortizorului, flanșele amortizoarelor, capetele de bară, bușile antirulii sau un rulment de pe coloana de direcție din habitacul. Alte cauze: bieleta de direcție - ungere insuficientă la rotula de la fuzetă/burdof.		Dacă zgomotul pare să vină din exterior, suspectați anvelopele, dacă pare să vină mai mult din habitacul, suspectați o ungere insuficientă la coloana de direcție sau conexe. De asemenea, luați în considerare ungerea tijei amortizoarelor (cu spray lubrefiant). Se unge cu vaselină unde este necesar.	Pentru a determina dacă zgomotul provine de la anvelope, se face un test pe o suprafață cu nisip, dacă nu scârțâie pe nisip e de la anvelope. Acest defect este de cele mai multe ori începutul, scârțâitul, dacă nu provine de la anvelope se va transforma în bătaie/troncănit și vor fi necesare schimbări de piese.

6	Motorul nu pornește la prima cheie, aleator. Pornește după mai multe încercări, fără să existe nici o regulă între perioadele de pornire normală și cele în care nu pornește din prima cheie. Motoare 1.4MPi și 1.6MPi.	Medie	Senzorul magnetic de turație de pe volant s-a "murdărit" cu pilitură și alte materiale. Altă cauză poate fi contact imperfect în conectorul senzoriului. În fine, senzorul poate fi defect.		Se demontează senzorul și se curăță, de asemenea se curăță și contactele din conectorul lui. Dacă nu se rezolvă nimic după curățare, se schimbă senzorul.	E o problemă cunoscută încă de la SuperNova și Solenza.
7	Motorul ramane turat la turatia maxima (motorizare MPI)	Medie	Cablul de acceleratie se blocheaza (gripeaza), nu mai aluneca in teaca lui.	Calitate slaba.	Se greseaza cablul de acceleratie.	La variantele Diesel acceleratia nu mai este cu cablu, ci electronica.
8	Nivelul de temperatură al agentului de răcire trece foarte greu (sau deloc) de 2 linii.	Medie	Termostatul se deschide prea devreme sau sonda de temperatură s-a defectat.	Calitate slabă.	Se înlocuiește termostatul. Dacă problema persistă se înlocuiește și sonda de temperatură.	
9	Pedala de acceleratie se blocheaza sau nu comanda corect injectia sau se misca anormal (greu), (motorizare Mpi)	Medie	Cablul de acceleratie defect sau gripat.	Calitate slaba	Se inlocuieste cablul de acceleratie sau se greseaza (impreduna cu restul parghiilor actionate).	Problema este mai comuna la cele fabricate dupa lunie 2005, cu panoul de sigurante motor pe contra-aripe.
10	Schimbatorul de viteze nu comută ușor treptele (agață în a I-a, a II-a și eventual în marșarier). Poate "agăța" doar la marșarier.	Medie	Cel mai probabil: o problema de paralelism între șurubul de prindere a levierului de maneta schimbatorului de viteza și comanda de pe cutie. Alte cauze: Timoneria nu este unsa suficient. Discul de ambreiaj nu apasa uniform pe placa. Reglaj incorect al levierului de comanda a cutiei. Uleiul din cutie este vascos la temperaturi mici. Ulei insuficient in cutie.	Deficienta de proiectare/asa mblare. Economie.	Se rotește cu cca. 1 mm, cel mult 2 mm, levierul de legatură între schimbator și capătul care acționează cutia de viteze a aceluiși levier. Alte rezolvări: Ungere timonerie. Posibila schimbare ansamblu ambreiaj-cutie sau schimbarea placii de presiune din ambreiaj. Se schimba levierul (oficial nu se regleaza). Se schimba uleiul din cutie. Se completeaza uleiul.	Problema este mai comuna la motorizarea 1.4MPI cu cutia de viteze JH1 053, dar apare si la 1.6MPI/JH3. De obicei are loc dupa cateva mii de Km, dar temperaturile scazute favorizeaza aceasta problema si poate apare repede la masinile noi, iarna.
11	Spoiler-ul față se "lasă în jos", mai ales în partea stângă.	Mică	Prinderea spoiler-ului s-a slăbit. Defect de material.	Calitate slabă.	Se ridică spoiler-ul și se strâng șuruburile de prindere.	Această deficiență apare preponderent la mașinile livrate înainte de Aprilie 2005.
12	Spoiler-ul spate se "lasă în jos" în partea dreaptă sau se curbează "în afară".	Mică	Prinderea spoiler-ului s-a slăbit. Defect de material.	Calitate slabă.	Se ridică spoiler-ul și se strâng șuruburile de prindere. Se schimbă spoiler-ul dacă se curbează.	Această deficiență apare preponderent la mașinile livrate înainte de Aprilie 2005. Pe partea dreaptă a mașinii (unde este "ochiul" de tractare), "aripioara" de prindere a spoiler-ului de pe colț este mai mica decât pe partea stângă.

13	Turometrul "zornăie" în jurul turației de 2.000rpm. Se manifestă preponderent la temperaturi mai scăzute, dimineața.	Mica	Defectul este provocat de un joc pronunțat al roțițelor de plastic care formează mecanismul de acționare a turometrului.	Calitate slabă.	Se înlocuiește placa cu instrumente de bord.	Defectul poate apărea destul de devreme și nu e garantat că el nu va mai apare după schimbarea plăcii cu instrumente.
14	Ulei pe cureaua de distribuție sau pe capotă/pompă ABS (motorizare MPI)	Mica	Uleiul poate ajunge pe cureaua de distribuție de la 2 șuruburi ale căror filet comunică cu circuitul de ungere. Unul din șuruburi este în partea superioară a curelei (prin zona axului cu came) și unul este mai jos, spre vibrochen (arborele cotit). O altă cauză poate fi simeringul de distribuție.		Șuruburile se etanșează cu un mastic special sau LOCTITE 518 (după caz). Eventual se înlocuiește simeringul de distribuție - obligatoriu se înlocuiesc și cureaua de distribuție + rola întinzător.	
15	Zgomot / "troncănit" în partea din față. Direcția este manuală (fără servo).	Medie	Casetele de direcție manuale (fără servo-direcție) au o bucsă de teflon care se uzează destul de repede.	Calitate slabă.	Se înlocuiește caseta.	Este un defect destul de comun la versiunile fără servo-direcție, s-au înlocuit foarte multe casete de direcție manuale.
16	Zgomot de "bătaie" pe partea dreaptă la viraj stânga sau pe partea stângă la viraj dreapta.	Mica	Zgomotul este provocat de arcul de pe oală, care a sărit de pe locul său. Cauze posibile: trecut prin gropi mari cu viteză și/sau urcat borduri înalte cu viteză.	Utilizare mașină necorespunzătoare?	Se așează din nou arcul pe poziția lui.	
17	Zgomot metalic la pornirea AC	Mica	Zgomotul este provocat de compresorul AC - prea mult/putin freon sau prea puțin ulei în instalație. Eventuale scurgeri agent racire din instalație.	Control slab al calitatii.	Revizie la AC, adaugare ulei sau reumplere cu freon, după caz.	
18	Luminile de mers înapoi nu se mai aprind	Medie	Senzorul electric din cutia de viteze se defectează sau face contact imperfect	Calitate slabă.	Se înlocuiește senzorul.	Defectul este relativ comun la toate versiunile de echipare, motorizare, cutie de viteze

Calități

- 1 Pretul mic
- 2 Volumul mare al portbagajului
- 3 Pozitia inalta de condus, ce usureaza coborarea din masina
- 4 Volumul mare al habitaculului si impresia de spatiu
- 5 Accesul rapid si facil la consumabilele din compartimentul motorului
- 6 Sistemul audio decent
- 7 Trenul de rulare (suspensie) adaptat la soselele noastre
- 8 Parasolare care pot fi coborate cu ambele maini
- 9 Vizibilitate buna (mai putin montantii laterali spate)
- 10 Garda la sol buna
- 11 Pozitionarea RCS/RCD "la indemana"
- 12 Greutatea redusa (ce o ajuta oarecum pe teren accidentat)
- 13 Racirea eficienta a motorului
- 14 Servo-directia este reglata bine
- 15 Centurile reglabile pe inaltime sunt foarte folositoare
- 16 Bancheta din spate foarte confortabila
- 17 Scaunul soferului este comod, nu parasesti masina obosit
- 18 Spatiul pentru genunchi al pasagerilor din spate este peste asteptari, chiar și cu persoane înalte pe scaunele din față
- 19 Persoanele mai înalte au loc suficient pe banchetă, nu ating cu capul cupola
- 20 Pasagerul din dreapta nu mai incomodeaza cu genunchiul schimbatorul de viteze

Mituri

Nr	Problema	Detalii	Concluzie	Observații
1	Se răstoarnă ușor. Nu a trecut de "testul elanului".	"demonstrat" de ADAC, Germania. De fapt ADAC a supus mașina la teste care au solicitat la maxim dinamica mașinii și astfel au atins pragul de sus al stabilității - lucru care se poate face cu orice mașină.	Nu a putut fi reprodus și nici dovedit iar ADAC a retras informațiile privind această problemă. La teste oficiale și reproductibile mașina s-a dovedit stabilă, astfel a trecut cu brio "testul elanului".	Mit introdus și întreținut de presa auto germană, fenomen care a avut loc și când mașinile japoneze mai ieftine și bune au pătruns în Europa.
2	La frânare se blochează roțile foarte repede. În general mașina pune probleme la frânare prin pierderea aderenței.	Frâna "tare" specifică mașinilor Renault combinată cu anvelopele Montana și lipsa de obișnuință a șoferului cu "tăria" frânei. În plus, mașinile noi au presiunea în pneuri mult mai mare decât cea normală, de aici și comportamentul foarte slab la frânare.	Reglarea presiunii în pneuri la valorile nominale duce la un comportament normal. După ce anvelopele Montana au fost înlocuite cu Kormoran și deținătorii s-au obișnuit cu sistemul de frânare specific problema a "dispărut".	Deținătorii de berlină obișnuiți cu frânele slabe ale berlinei au fost cei care au întreținut acest mit. De asemenea, dealerii Dacia care nu reglează presiunea la pregătirea de vânzare sunt și ei vinovați de această situație.
3	Rămân pete după curățarea excrementelor de păsări	Problema cu excrementele e reala dar pe timp canicular. La soare excrementele se strang extrem de repede (se usuca f. repede) și "trag" vopseaua cu ele. Pe timp normal sau	După câteva semnalări ale acestui fenomen din partea unor deținători de vopsea nemetalizată în 2005 nu s-a mai auzit nimic de această problemă.	La sfârșitul lui 2005 Renault a schimbat cele 2 tipuri de vopsele nemetalizate care au creat această problemă.
4	Motorul 1.5dCi 65cp nu este suficient de puternic pentru o mașină de o asemenea mărime		Realitatea a dovedit că motorul nu e deloc prea mic.	Cuplul mărit și cutia de viteze "lungă" fac ca motorizarea să fie suficientă.
5	Din cauza vizibilității scăzute în spate mașina e greu de parcat.		Folosirea judicioasă a celor 3 oglinzi retrovizoare face ca parcare cu spatele să nu pună	
6	Costurile de întreținere sunt la fel ca la orice mașină străină, în ciuda prețului mic de la cumpărare.		Prețurile de revizii sunt mai mici sau similare cu cele de la o altă mașină de aceeași clasă și altă marcă, chiar și față de cele Renault.	

7	Motoarele MPi (pe benzină) consumă foarte mult.	Mitul a apărut în urma utilizării calculatorului de bord setat pe afișarea consumului instantaneu, confundat de șoferi cu consumul mediu.	Incultura tehnică a proprietarilor de Logan și lipsa unei lecturi elementare a manualului de utilizare al mașinii a generat și întreținut acest mit, total nejustificat.	Deoarece proprietarii de Logan reclamau în mod constant consumul mare al motoarelor MPi , Renault a eliminat din softul calculatorului de bord afișarea consumului instantaneu la toate variantele vândute după Septembrie 2006.
---	---	---	--	--

Note:

Informațiile sunt "furnizate" în cea mai mare parte de Klaus Cosmin (aka klaus), dar sunt compilate de Apostolescu Doru (aka DFA) și din mesajele altor membri ai forum-ului DaciaClub.ro. Le mulțumesc tuturor, chiar dacă nu au contribuit direct.

Aceste informații sunt actualizate/modificate/adăugate destul de des (uneori de mai multe ori pe zi), vă rog să consultați acest document de câte ori aveți nevoie direct de pe site-ul pe care îl găsiți (<http://daciaclub.tehnoplus.net>), dacă îl salvați local s-ar putea să pierdeți multe actualizări și adăugiri.

Dacă ați remarcat greșeli, inadvertențe sau aveți informații noi vă rog să mă contactați pe PM (DFA).

Atenție: numerele de ordine date fiecărei probleme pot varia în timp din cauză că problemele sunt sortate în mod alfabetic și nu după număr, din această cauză nu folosiți referințe bazate pe numere între ediții cu date diferite, ci doar dacă toată lumea se referă la aceeași ediție, din aceeași dată!