



Dacia Lodgy 1.6 MPI 85

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (61 kW / 83 PS)

Mit "flexibel, praktisch, preisgünstig" wird der Dacia Lodgy beworben. Flexibel ist der Lodgy, allerdings nicht in der getesteten Basisausstattung, denn eine dritte Sitzreihe ist nur bei den höherwertigen Ausstattungsvarianten erhältlich. Praktisch veranlagt ist der Van aber auch in der günstigsten Variante. Der großzügige Kofferraum eignet sich ideal zum Transport großer oder sperriger Gegenstände. Preisgünstig präsentiert sich die getestete Großraumlimousine mit einem Anschaffungspreis von gerade einmal 9.990 ebenfalls. Doch was bietet der Lodgy jenseits der beschriebenen Attribute? Verarbeitung und Materialqualität sind nur akzeptabel, der Fahrkomfort fällt eher mau aus und Komfortausstattungen wie Zentralverriegelung oder Radio gibt es erst beim rund 1.000 Euro teureren Ambiente. Nicht empfehlenswert ist der träge und durstige Motor. Die bessere Alternative ist sicher der modernere und sparsamere TCe 115 Turbobenziner. Alles in allem zielt der Lodgy vor allem als Basismodell auf eine praktisch orientierte Zielgruppe mit keinerlei Luxusansprüche ab. Die 9.990 Euro sind dann aber sicher nicht falsch angelegt. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Orlando, Citroen C4 Picasso, Ford C-MAX, Mazda 5, Opel Zafira Tourer, Renault Scénic, Toyota Verso, VW Touran.

- +** sehr gute Transporteigenschaften, günstiger Anschaffungspreis
- schlechte Verarbeitung, träger Motor, hoher Verbrauch, schwache Heizung, spartanische Ausstattung



ADAC-URTEIL

3,2 AUTOTEST

1,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,6 Senioren

3,5 Langstrecke

1,5 Transport

4,5 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,7

Verarbeitung

Insgesamt zeigt sich der Lodgy nicht besonders hochwertig verarbeitet. Anbauteile sind nicht gleichmäßig eingepasst und die Spaltmaße variiert. Der Innenraum präsentiert sich sachlich und übersichtlich, wirkt aber in der Basisausführung trist und versprüht den Charme eines Nutzfahrzeugs.

⊕ Obwohl beim Lodgy an vielen Stellen gespart wurde, spendiert Dacia dem Van trotzdem einen teuren Dämpfer anstatt eines Haltestabs, um die Motorhaube offen zu halten. Der Motorraum ist fast vollständig von unten abgeschottet, das reduziert Luftwirbel und somit den Kraftstoffverbrauch.

⊖ Die Kunststoffe im Innenraum sind kratzempfindlich und teilweise nicht ordentlich entgratet. Die Rasterungen des Staufachs im Armaturenbrett sind sehr grob. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden. Die Türausschnitte sind kaum gegen eintretenden Schmutz von außen abgedichtet. In der Basisausführung gibt es auch keine Schutzleisten an den Türen. Die Stoßfänger haben keine Leisten, die bei kleinen Remplern schützen würden. Befüllen mit falschem Kraftstoff ist möglich, da ein Fehlbetankungsschutz fehlt. Zum Wechsel der Scheinwerferlampen ist wenig Platz im Motorraum.

2,5

Alltagstauglichkeit

Der Lodgy kann mit einer guten Alltagstauglichkeit überzeugen. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem etwas schmälern Mittelsitz hinten ausgestattet. Zwei zusätzliche Sitze in der dritten Sitzreihe sind in der Basisausführung nicht erhältlich (erst ab Ausstattung Ambiente). Aufgrund des hohen Verbrauchs lassen sich trotz des 50 l Tanks nur Reichweiten von rund 660 km mit einer Tankfüllung bewältigen. Die zulässige Anhängelast fällt mit 1.400 kg (gebremst, bei 12% Steigung) zufriedenstellend aus.

⊕ Die Zuladung fällt mit 615 kg üppig aus. Auf dem Dach dürfen 80 kg transportiert werden. Eine Dachreling gibt es aber erst ab der Ausstattung Ambiente.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne gibt es serienmäßig nur ein Reifenreparaturset. Gegen Aufpreis steht aber ein vollwertiges Reserverad zur Verfügung.

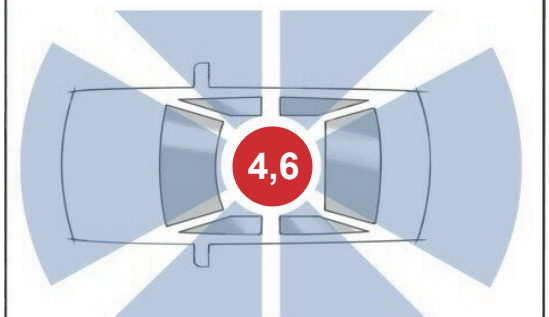
3,8

Sicht

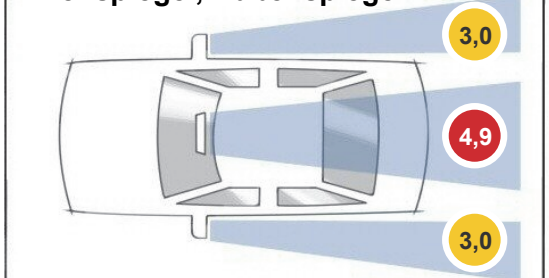
Im Sicht-Kapitel schneidet der Lodgy mit Basisausstattung nur akzeptabel ab. Vor allem bei der ADAC Rundumsichtmessung kann er nicht überzeugen, aber er bietet auch kein besonders gutes Lichtsystem.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das umliegende Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten recht gut abschätzen, vorn sieht man die Fahrzeugenden allerdings kaum.

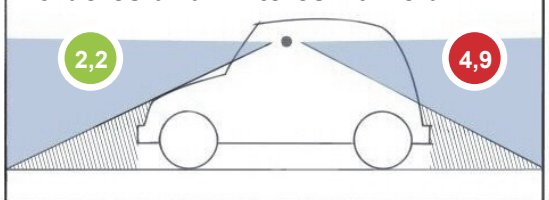
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Jedoch lassen sich vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennen. Die Außenspiegel bieten eine zufriedenstellende Sicht nach hinten. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man bei Helligkeit besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Bei Dunkelheit leuchtet das Halogenlicht die Fahrbahn noch zufriedenstellend aus.

⊖ Die Basis-Variante besitzt hinten keine versenkbaren Kopfstützen. Diese verdecken die Sicht nach hinten sehr stark, was in der Summe zu einem deutlich schlechteren Ergebnis führt, als bei den höherwertigen Ausstattungsvarianten des Lodgy. Hinter dem Fahrzeug liegende Gegenstände können aufgrund der hohen Fensterlinie schlecht erkannt werden. Die Sicht im Innenspiegel fällt aufgrund des kleinen Formats dürftig aus. Es sind weder Xenon-Scheinwerfer noch Kurven- oder Abbiegelicht erhältlich. Auch eine Einparkhilfe gibt es beim Basis-Modell nicht.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein. Positiv wirken sich jedoch die versenkbaren Kopfstützen im Fond aus.

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn und wie hinten problemlos.

⊕ Die Türausschnitte sind großzügig bemessen und der Fahrersitz ist in einer guten Höhe positioniert. Zudem liegen die Schweller günstig und weisen einen geringen Abstand zum Sitz auf. Es gibt für alle Insassen (außer für den Fahrer) Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Die Türhalterungen sind recht schwach dimensioniert und halten nicht immer zuverlässig. Für die Basis-Ausstattung gibt es weder eine Funkfernbedienung noch eine Zentralverriegelung. Zum Entriegeln der hinteren Türen muss man sich umständlich verrenken um über die Tür-Pins die Türen zu entriegeln.

0,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen ist sehr großzügig bemessen.

⊕ Ins Ladeabteil passen großzügige 725 l. Dachhoch sind es sogar 1.165 l. Legt man zusätzlich die Rücksitzlehne um, lassen sich 1.090 l verstauen (gemessen bis zur Fensterunterkante). Lädt man das Fahrzeug über die gesamte Ladefläche bis zum Dach, finden rund 1.990 l im Kofferraum Platz.



Bei einer Sitzbelegung für fünf Personen fasst der Kofferraum des Lodgy 725 l Gepäck. Ist die dritte Sitzreihe eingebaut, schrumpft der Kofferraum auf das Niveau eines Kleinwagens.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit einer großen Öffnung und einem praktischen Kofferraumformat weist der Lodgy eine gute Kofferraum-Zugänglichkeit auf.

⊕ Die Klappe lässt sich recht leicht anheben, aber das Öffnen ist etwas umständlich, da der Entriegelungsknopf nicht in der Griffmulde ist. Die Außenkante liegt mit rund 60 cm in einer guten Höhe. Zum Ausladen muss das Ladegut lediglich über eine 6 cm hohe Stufe gehoben werden. Der Kofferraum ist sehr hoch und hat eine gute Breite.

– Der Kofferraum ist verhältnismäßig tief, so dass sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur noch zufriedenstellend erreichen lassen. Der Kofferraum hat keine Beleuchtung. Bei umgelegter Lehne entsteht eine hohe, störende Stufe. Es fehlt bei der Basis-Variante eine Gepäckraum-Abdeckung. Ladegut ist somit von außen problemlos einsehbar, was den Diebstahlschutz schmälert.

3,7 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität ist speziell für einen Van nicht besonders gut. In der getesteten Variante ist nur die Rücksitzlehne als ganzes Klappbar. Ein Aufstellen der gesamten Rückbank ist nicht möglich. Der Klappmechanismus funktioniert zufriedenstellend.

– Kleine Utensilien lassen sich kaum fixieren, dafür gibt es lediglich ein kleines Netz in der Seitenwand.

3,0 INNENRAUM

3,7 Bedienung

Durch die wenigen Funktionen ist das Cockpit übersichtlich aufgebaut, was zu einer kurzen Eingewöhnungszeit führt. Da die Ergonomie der Bedienelemente aber nicht immer perfekt ist und sich einige Elemente nicht an gewohnter Stelle befinden, wird der Bedienkomfort erheblich geschmälert. Auch Komfortfunktionen sucht man vergebens, was insgesamt zu einer nur ausreichenden Bewertung in diesem Kapitel führt. Die Pedale sind insgesamt zufriedenstellend angeordnet. Der Schalthebel ist gut erreichbar, liegt aber sehr tief, wodurch man weit nach unten greifen muss, um ihn zu fassen. Das Zündschloss ist zwar unbeleuchtet, aber trotzdem noch zufriedenstellend erreichbar. Den Schlüssel einzustecken, ist aber gelegentlich etwas fummelig. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Intervallschaltung, die allerdings nicht einstellbar ist. Ein Regen- und Lichtsensor ist nicht lieferbar. Der Lichtschalter ist zwar nicht ideal im Lenkstockhebel integriert, doch immerhin ist er gut greifbar. Der Schalter für die Nebelleuchten befinden sich ebenfalls im Blinkerhebel, der Status des Fahrlichts und der Nebelleuchten wird vorbildlich im Kombiinstrument angezeigt. Die Tachoinstrumente lassen sich gut ablesen, da sie groß und klar gezeichnet sind, allerdings ist der Kontrast bei Dunkelheit nicht perfekt. Dem Drehzahlmesser fehlt ein roter Bereich. Die digitale Tankanzeige ist recht grob gegliedert und dadurch nicht ideal ablesbar.

+ Der Lodgy bietet für die vorderen Insassen eine Reihe an Ablagemöglichkeiten. Neben Türfächer, Becherhalter gibt es auch Ablagemöglichkeiten im Bereich des Armaturenbretts.

– Das Lenkrad ist weder in der Höhe noch in der Weite einstellbar. Das Heizungsbedienteil ist sehr weit unten angebracht, dadurch muss der Blick beim Einstellen stark vom Verkehrsgeschehen abgewendet werden. Die Funktionen sind zwar selbsterklärend, aber aufgrund der Drehschalter etwas umständlich. Eine Umluftfunktion sucht man vergebens. Vorne wie hinten müssen die Fenster per Kurbel geöffnet oder geschlossen werden. Auch die Schalterbeleuchtung lässt zu wünschen übrig: Die Schalter für Außenspiegel und Leuchtweitenregulierung sowie die Bedienelemente am Dachhimmel für die Innenbeleuchtung sind im Dunkeln nur schwer zu finden. Der Schalter für die Leuchtweitenregulierung ist viel zu tief und kaum einsehbar angebracht. Zudem ist der Kraftaufwand sehr hoch, um diesen zu verstellen. Der Hupenkontakt ist ungünstig im Blinkerhebel untergebracht.



Zeitgemäßes Design und ordentliche Verarbeitung sprechen für den Lodgy. Die zu tiefe angeordnete Klimaanlage trübt den guten Eindruck.

Nur für vorne gibt es eine Innenraumbeleuchtung. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Erreichen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann zu weit weg sind. Ein Bordcomputer ist erst ab der Ausstattungsvariante *Ambiance* verbaut. Für die hinten Sitzenden gibt es so gut wie keine Ablagemöglichkeiten (z.B. keine Lehnentaschen). Ein Radio ist für den Basis-Lodgy nicht erhältlich.

2,2 Raumangebot vorne*

Vorn bietet der Lodgy ein ordentliches Raumangebot.

⊕ Die Sitze lassen sich für Personen bis knapp 1,90 m zurückschieben - die Kopffreiheit reicht für deutlich größere Insassen. Die Innenbreite ist sehr großzügig, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

2,2 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für Passagiere bis knapp 1,85 m. Die Kopffreiheit wäre noch deutlich großzügiger bemessen.

⊕ Die Innenbreite ist auch hinten sehr großzügig - das Raumgefühl dadurch angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Innenraum-Variabilität ist schlecht. In der Basisausstattung ist der Lodgy im Innenraum nicht variabel. Selbst die Rücksitzlehne kann nur als Ganzes geklappt werden.

3,7 KOMFORT

2,8 Federung

Besonders in unbeladenem Zustand kann die hölzern ansprechende Feder-/Dämpfer-Abstimmung nicht ganz überzeugen. Vor allem die Hinterachse poltert über schlechte Fahrbahnbeläge und gibt die Schläge an die Insassen weiter. Lange Bodenwellen werden zwar ordentlich abgefedert, bei höherer Zuladung schwingt speziell die Hinterachse etwas nach. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten fordern die Federung etwas mehr und dringen deutlich zu den Insassen durch - bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu leichtem Stuckern. Auf Einzelhindernisse und Querfugen spricht vor allem die Hinterachse nur zufriedenstellend an und reicht die Schläge deutlich durch. Vertikalschwingungen zeigen sich gut gedämpft, Seitenneigungen sind besonders in langen, schnellen Kurven oder bei dynamischen Lenkvorgängen ausgeprägter. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nicht zu unangenehm in den Innenraum. Im Stadtbetrieb kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

3,4 Sitze

Insgesamt fällt der Sitzkomfort noch akzeptabel aus, für lange Fahrstrecken fehlt es aber an Einstellmöglichkeiten, wodurch nicht alle Personen eine angenehme Sitzposition finden. Weder der Fahrer- noch der Beifahrersitz sind höhenstellbar. Die Kontur der hohen, aber nur wenig konturierten Sitzlehnen geht noch in Ordnung, bietet aber wenig Körperunterstützung und kaum Halt in schnell durchfahrenen Kurven. Auf der zufriedenstellend gefederten Sitzfläche findet man akzeptable Oberschenkelunterstützung. Für große Personen ist die Sitzfläche aber etwas zu kurz. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, die Fußablage ist aber nicht besonders stabil.

– Die Rücksitze bieten keinen besonders guten Komfort. Die Sitze sind straff gefedert, kaum konturiert und bieten wenig Oberschenkelauflage. Lange Strecken lassen sich so nicht besonders komfortabel bewältigen.

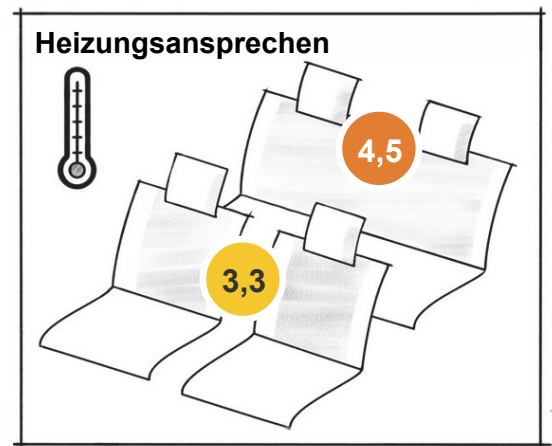
4,3 Innengeräusch

Die Geräuschdämmung des Dacia 1.6 MPI ist schlecht. Durch das hohe Geräuschniveau lassen sich lange Strecken nicht besonders angenehm zurücklegen. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei sehr hohen 74,2 dB(A).

– Der Motor dreht durch die kurze Übersetzung mit sehr hohen Drehzahlen und ist zudem vom Innenraum kaum abgeschottet. Somit ist er akustisch immer stark präsent. Auch Windgeräusche sind ausgeprägt vorhanden. Mit steigender Geschwindigkeit nehmen diese stark zu.

5,1 Klimatisierung

– Nicht einmal gegen Aufpreis ist beim Basis-Lodgy eine Klimaanlage erhältlich. Auch eine Umluftfunktion sowie einen Pollenfilter sucht man vergebens. Vorne geht die Heizleistung noch in Ordnung, hinten dauert es aber sehr lange, bis der Innenraum bei kalten Temperaturen erwärmt ist. Sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung lassen sich nur sehr grob einstellen und müssen oft nachjustiert werden. Aufgrund der fehlenden Klimaanlage erwärmt sich das Fahrzeug im Sommer stark.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,9 MOTOR/ANTRIEB

5,0 Fahrleistungen*

Der drehmomentschwache Basisbenziner hat kaum genug Leistung, um den 1,2 t schweren Dacia akzeptabel zu beschleunigen. Für Stadt- und Überlandfahrten reichen die 83 PS allemal. Sobald man aber auf der Autobahn fährt, fühlt man sich stets untermotorisiert, muss oft ein oder zwei Gänge zurückschalten und dann mit hohen Drehzahlen den Van auf Geschwindigkeit bringen.

– Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der Lodgy 1.6 MPI über zehn Sekunden. Die Elastizität geht im vierten Gang noch in Ordnung. Obwohl der fünfte Gang sehr kurz übersetzt ist, reicht das Drehmoment kaum noch aus, um das Fahrzeug ausreichend zu beschleunigen.

3,8 Laufkultur

Der veraltete 1.6 l Benziner kann in Verbindung mit dem kaum abgeschotteten Motorraum bei der Laufkultur nicht überzeugen.

⊖ Vibrationen werden quasi über das ganze Drehzahlband über die Karosserie bis zu den Insassen übertragen. Unter Last neigt die Karosserie bei niedrigen Drehzahlen zusätzlich zum Dröhnen. Unangenehm zeigt sich das Aggregat auch, wenn man bei hohen Drehzahlen vom Gas geht und sich dann im Schubbetrieb befindet. Hier werden verhältnismäßig laute Dröhngeräusche in den Innenraum übertragen.

3,1 Schaltung

Die Gänge lassen sich zufriedenstellend schalten, wobei es speziell bei schnellen Schaltvorgängen an Präzision fehlt. Die Schaltwege gehen dabei noch in Ordnung.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Es fehlt ein Sperring oder ähnliches. Legt man den Rückwärtsgang bei noch leicht rollendem Fahrzeug ein, kracht es im Getriebe. Weder eine Schaltpunktanzeige noch eine Berganfahrhilfe sind vorhanden. Trotz der fehlenden Berganfahrhilfe lässt es sich aber am Berg zufriedenstellend anfahren, da sich die Kupplung recht gut dosieren lässt.

3,3 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes sind stimmig. Für die typischen Geschwindigkeiten steht der richtige Gang parat, ohne dass bei jeder kleinen Geschwindigkeitsänderung gleich einen Gang zurück geschaltet werden muss.

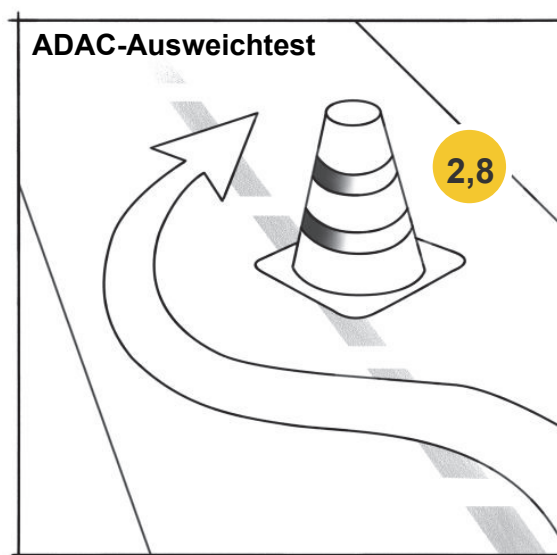
⊖ Die kurze Gesamtübersetzung sorgt dafür, dass im höchsten Gang bei 130 km/h bereits rund 4.000 1/min anliegen. Das treibt den Spritverbrauch und den Geräuschpegel stark in die Höhe.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Bei der Fahrstabilität landet der Lodgy im guten Mittelfeld. Er reagiert gut auf Lenkbefehle, allerdings baut die Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte auf, was öfters leichte Lenkkorrekturen nach sich zieht.

⊕ Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lassen den Dacia recht unbeeindruckt. Bei rutschigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle durchdrehende Räder. Beim ADAC Ausweichtest kann der Lodgy ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis einfahren: Bereits beim ersten Anlenken neigt das Fahrzeug zu starkem Überschieben, durch harte ESP-Eingriffe kann das Fahrzeug aber stabilisiert werden, was einen starken Geschwindigkeitsabbau zur Folge hat - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Seitenneigungen sind zwar vorhanden, Kippgefahr besteht jedoch nicht. Hebt man das Gas in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck etwas nach. ESP verhindert allerdings Schleudern.

3,1 Lenkung*

Das Ansprechen und die Präzision der Lenkung gehen noch in Ordnung, wenn auch öfters leichte Lenkkorrekturen notwendig sind. Die Mittenzentrierung ist zufriedenstellend definiert.

⊕ Der erforderliche Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis fällt mit rund 10,8 m im Klassenvergleich recht gering aus.

⊖ Die Lenkung vermittelt dem Fahrer nur wenig Fahrbahnkontakt und stellt besonders um die Mittellage kaum zurück. Bei stark regelndem ESP neigt sie zum Verhärten. Die Lenkübersetzung ist nur durchschnittlich. Gelegentlich schlagen Fahrbahnunebenheiten bis zum Lenkrad durch.

2,5 Bremse

Die Bremsanlage spricht schnell an, lässt sich gut dosieren und zeigt sich standhaft. Beim Anbremsen in Kurven wird das Fahrzeug jedoch etwas unruhig.

⊕ Aus 100 km/h benötigt der Lodgy 37,5 m bis zum Stillstand - damit liegt er im guten Mittelfeld (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung: Continental EcoContact 5 88T der Größe 185/65 R15).

2,9 SICHERHEIT

2,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung beinhaltet alles Nötige, damit landet der Lodgy im guten Mittelfeld.

⊕ Der Dacia ist serienmäßig mit ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein.

⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion nicht möglich, so kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Es gibt keine Rückstrahler oder -leuchten, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen würden. Ein unbeabsichtigtes Starten des Motors ist möglich, da hierfür die Kupplung nicht betätigt werden muss. Ein Speedlimiter ist nur für die höheren Ausstattungsvarianten erhältlich.

3,3 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den ADAC Crashtests erreicht der Lodgy nur ein durchschnittliches Ergebnis. Für den Insassenschutz werden 72% der möglichen Punkte vergeben. In der Summe kommt der Dacia Lodgy bei den Crashtests nicht über drei Sterne hinaus.

⊕ Der Wagen besitzt serienmäßig Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 1,80 m optimalen Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Stütze ist dort gering. Für die vorderen Insassen gibt es Anschnallerinnerer.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis knapp 1,60 m guten Schutz, hier könnte auch der Abstand zum Kopf geringer sein. Im Falle eines Unfalls können an den Klapp-Türgriffen kaum Kräfte aufgebracht werden um die Türen zu öffnen. Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

2,0 Kindersicherheit

+ Bei den ADAC Crashtests kann der Lodgy bei der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis einfahren. Es werden 77% der Punkte erreicht. Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken. Die Gurte reichen auf allen Plätzen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf und die Gurtschlösser fallen kurz aus, so dass auch eine Einhandbedienung möglich ist. Auf dem Beifahrerplatz und den äußeren Plätzen hinten sind die Abstände zwischen Gurt- und Schlossanlenkpunkt groß. Vorn rechts und ganz hinten ist auch die Position der Anlenkpunkte optimal. Auf allen Plätzen können hohe Kindersitze problemlos montiert werden.

⊖ Auf den äußeren hinteren Sitzplätzen lassen sich Kindersitze nur bedingt lagestabil montieren, da die Position der Gurtschlösser sehr ungünstig ist und diese aus der Führung rutschen, da sie zu weit vorn sind. Laut Bedienungsanleitung eignet sich der Beifahrerplatz, trotz Airbagabschaltung, nicht für Rückhaltesysteme mehrerer Altersgruppen. Im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden.

3,3 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz kann der Lodgy 44% der möglichen Punkte einfahren. Das reicht geradeso für ein zufriedenstellendes Ergebnis.

3,6 UMWELT/ECOTEST

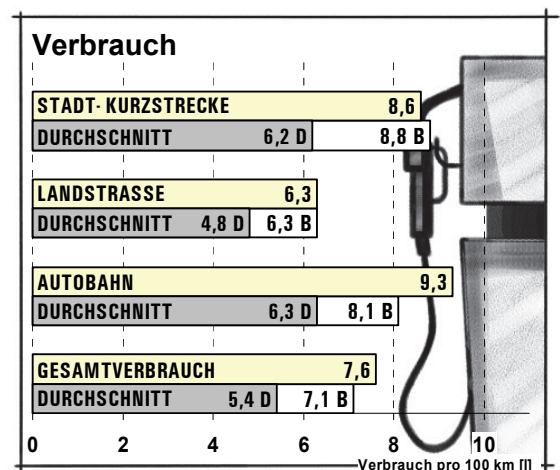
4,3 Verbrauch/CO2*

⊖ Beim Verbrauch kann der Lodgy 1.6 MPI keine Glanzpunkte setzen. Der in die Jahre gekommene Benzinmotor reicht an die Kraftstoffeffizienz moderner Triebwerke nicht heran. Im ADAC EcoTest gibt es für den ermittelten CO₂-Ausstoß von 196 g/km nur magere 17 Punkte. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 7,6 l/100 km. Auch aufgrund der fehlenden Spritsparmaßnahmen liegt der Verbrauch innerorts bei hohen 8,6 l/100 km. Außerorts sind es 6,3 l und auf der Autobahn viel zu hohe 9,3 l pro 100 km.

2,8 Schadstoffe

Beim Schadstoffausstoß kann der Lodgy nicht ganz überzeugen. Schon im Zulassungszyklus liegen die CO-Emissionen nahe am Grenzwert.

⊖ Auf der Autobahn steigt der CO-Ausstoß dann extrem an, was dem Lodgy viele Punkte im Schadstoffkapitel kostet. Insgesamt erreicht das Fahrzeug mit 49 Punkten nur zwei Sterne im EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,9

AUTOKOSTEN

5,5

Betriebskosten*

– Aufgrund des sehr hohen Verbrauchs fallen auch die Betriebskosten für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr hoch aus.

2,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder spätestens ein Mal jährlich muss der Dacia zur Service-Inspektion (ohne Ölwechsel) in die Werkstatt. Alle 30.000 km oder zwei Jahre ist eine Wartungs-Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Alle 60.000 km oder vier Jahre muss eine große Inspektion durchgeführt werden. Der Dacia besitzt einen Zahnriemen, der alle 90.000 km oder alle vier Jahre gewechselt werden muss.

+ Die Kosten für den Reifenersatz sind durch die günstige Seriengröße gering. Über die Renault-Werkstätten besteht ein dichtes Servicenetz.

– Für den Vielfahrer sind die Inspektionsabstände in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, erhöht der jährliche Serviceabstand die Anzahl der Werkstattaufenthalte und damit die Kosten.

3,4

Wertstabilität*

Dem Dacia Lodgy kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein recht stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden. Negativ wirkt sich der veraltete Benzinmotor aus, der einen entsprechend hohen Verbrauch aufweist. Positiv wirken sich dagegen das riesige Platzangebot im Transporter-Format aus.

0,9

Kosten für Anschaffung*

+ Der Grundpreis liegt mit 9.990 Euro sensationell niedrig. Man sollte allerdings beachten, dass der Lodgy in der Basis-Ausstattung komplett nackt daherkommt. Weder Radio noch Zentralverriegelung noch eine Klimaanlage sind erhältlich. Wer zumindest etwas Komfort wünscht, sollte mindestens die rund 1.000 Euro teure Ambiance-Ausstattung wählen.

3,1

Fixkosten*

Aufgrund des hohen CO₂-Ausstoßes liegen die jährlichen Aufwendungen für die KFZ-Steuer mit 142 Euro für einen Benzinmotor im hohen Bereich.

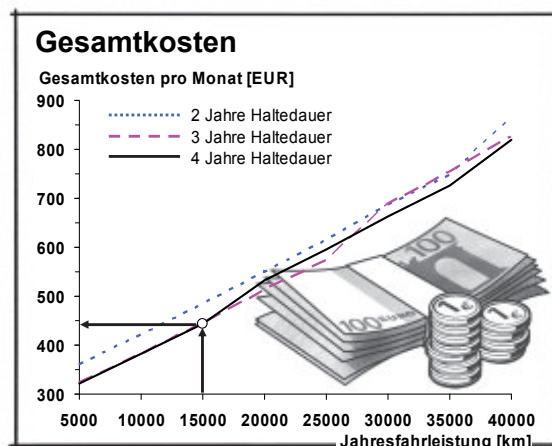
+ Günstig ist das Fahrzeug in der Teil- und Vollkaskoversicherung.

– Deutlich teurer zeigt sich das Fahrzeug dagegen in der Haftpflicht.

0,7

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Vor allem der sehr günstige Anschaffungspreis wirkt sich positiv auf die absoluten monatlichen Gesamtkosten aus. Dadurch fällt auch der absolute Wertverlust extrem günstig aus. Da können auch die hohen Betriebskosten nicht mehr allzu negativ zu Buche schlagen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 444 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 MPI 85	1.2 TCe 115	1.5 dCi 90 FAP	1.5 dCi 110 FAP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1197	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	61 (83)	85 (115)	66 (90)	79 (107)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	134/2800	190/2000	200/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	14,5	10,6	12,4	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	179	169	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,1 S	5,8 S	4,2 D	4,4 D
CO2 [g/km]	165	135	109	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/17/17	20/19/17	21/19/17	21/19/17
Steuer pro Jahr [Euro]	142	74	142	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	444	484	455	465
Preis [Euro]	9.990	12.490	13.490	15.490

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	61 kW (83 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	134 Nm
bei	2800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,8/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	10,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,6/6,3/9,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	165 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	196 g/km
Innengeräusch 130km/h	74,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4498/1751/1714 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1185 kg/615 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	725 l/1090 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	655 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	169 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	103 Euro
Monatlicher Wertverlust	123 Euro
Monatliche Gesamtkosten	444 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/17/17
Grundpreis	9.990 Euro

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrsicherheitskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	60 Euro
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	nicht erhältlich
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	349 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

◦ im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,8
Verarbeitung	3,7	Fahrsicherheit	2,9
Alltagstauglichkeit	2,5	Lenkung*	3,1
Sicht	3,8	Bremse	2,5
Ein-/Ausstieg	2,4	Sicherheit	2,9
Kofferraum-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	3,3
Kofferraum-Variabilität	3,7	Kindersicherheit	2,0
Innenraum	3,0	Fußgängerschutz	3,3
Bedienung	3,7	Umwelt/EcoTest	3,6
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO ₂ *	4,3
Raumangebot hinten*	2,2	Schadstoffe	2,8
Innenraum-Variabilität	4,5		
Komfort	3,7		
Federung	2,8	AUTOKOSTEN	1,9
Sitze	3,4	Betriebskosten*	5,5
Innengeräusch	4,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Klimatisierung	5,1	Wertstabilität*	3,4
Motor/Antrieb	3,9	Kosten für Anschaffung*	0,9
Fahrleistungen*	5,0	Fixkosten*	3,1
Laufkultur	3,8	Monatliche Gesamtkosten*	0,7
Schaltung	3,1		
Getriebeabstufung	3,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen