



## Dacia Lodgy 1.5 dCi 110 FAP Prestige

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (79 kW / 107 PS)

**D**eutschlands günstigster Familienvan - so lautet der aktuelle Werbeslogan zum Dacia Lodgy. Und in der Tat, der Grundpreis von 9.990 Euro ist unschlagbar. Dafür erhält man aber einen spartanisch ausgestatteten Van mit trägem Benzinmotor. Der getestete Dieselmotor dCi 110 liegt samt der Prestige-Ausstattung schon bei 16.590 Euro. Angesichts der dann guten Serienausstattung, die sogar Ledersitze und ein Navigationssystem beinhaltet, ist das aber immer noch ein annehmbarer Preis. Dank der optionalen dritten Sitzreihe, die gegen Aufpreis erhältlich ist, finden bei Bedarf bis zu sieben Personen Platz. Braucht man den Platz, um Sperriges zu transportieren, lassen sich die hintersten Sitze ausbauen und die Rücksitzbank nach vorn klappen. Mit maximal 1.990 l Stauraum wandelt sich der Lodgy so zum Lademeister. Abgesehen von den praktischen Aspekten gibt es nur wenig Positives zu berichten: Verarbeitung und Materialqualität sind allenfalls akzeptabel, und der Fahrkomfort hält sich in Grenzen. Angetrieben wird der getestete Lodgy von einem 1,5-Liter-Selbstzünder mit 107 PS - das reicht, um im Verkehr mitzuschwimmen, schnelle Zwischenspurts lassen sich aber nicht realisieren. Im EcoTest kommt der Van nicht über mäßige zwei Sterne hinaus - der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,6 l/100 km. Alles in allem zielt der Lodgy auf eine praktisch orientierte Zielgruppe mit geringen Luxusansprüchen ab. Für all diejenigen ist er eine annehmbare Alternative zu den deutlich teureren Konkurrenten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen Grand C4 Picasso, Ford Grand C-MAX, Mazda 5, Renault Grand Scénic, Toyota Verso.

- +** gute Alltagstauglichkeit, gute Verkehrsübersicht, sehr gute Transporteigenschaften, gegen Aufpreis sieben Sitze, niedrige Autokosten
- mäßige Verarbeitung, träger Motor, recht hoher Verbrauch, schwache Heizung, keine Kopfairbags lieferbar, kein Fenstereinklemmschutz



### ADAC-URTEIL

**3,0** AUTOTEST

**1,7** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,2** Familie

**3,0** Stadtverkehr

**2,3** Senioren

**2,9** Langstrecke

**1,4** Transport

**3,6** Fahrspaß

**2,4** Preis/Leistung

2,4

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

### Verarbeitung

Insgesamt zeigt sich der Lodgy akzeptabel verarbeitet, wenn sich auch Schwächen am Finish feststellen lassen. Anbauteile sind nicht gleichmäßig eingepasst und die Spaltmaße variieren deutlich. Der Innenraum präsentiert sich sachlich und übersichtlich. Kunststoffe in unterschiedlichen Farbtönen und schwarz lackierte Applikationen werten ihn optisch etwas auf.

- ⊕ Die Motorhaube wird über eine Gasdruckfeder offen gehalten. Die Fahrzeugflanken werden durch kräftige, unlackierte Leisten vor fremden Autotüren geschützt. Der Motorraum ist fast vollständig von unten abgeschottet, das reduziert Luftwirbel und somit den Kraftstoffverbrauch.
- ⊖ Die Kunststoffe im Innenraum sind kratzempfindlich und teilweise nicht sauber 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, haben aber vorn Schwellerschutzleisten. Die Stoßfänger haben keine Leisten, die bei kleinen Remplern schützen würden, allerdings sind die unteren Bereiche unlackiert. Befüllen mit falschem Kraftstoff ist möglich, da ein Fehlbetankungsschutz fehlt. Zum Wechseln der Scheinwerferlampen ist wenig Platz im Motorraum.

1,8

### Alltagstauglichkeit

Der Lodgy kann mit einer guten Alltagstauglichkeit überzeugen. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem etwas schmälern Mittelsitz hinten ausgestattet. Wählt man das im Testfahrzeug verbaute optionale Sitz-Paket, findet man zwei zusätzliche Sitze in der dritten Sitzreihe. Die zulässige Anhängelast fällt mit 1.400 kg (gebremst, bei 12% Steigung) zufriedenstellend aus. Ungebremst sind es 665 kg. Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg.

- ⊕ Mit dem 50 l Tank lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 890 km realisieren. Die zulässige Zuladung fällt 591 kg großzügig aus. Auf der stabilen Dachreling dürfen maximal 80 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es zwar serienmäßig nur ein Reifenreparaturset, gegen Aufpreis ist aber ein vollwertiges Reserverad lieferbar, das bei einem Reifenschaden auch weiterhin für eine uneingeschränkte Mobilität sorgt (im Testwagen verbaut).
- ⊖ Das Reserverad ist jedoch schlecht zugänglich, da es am Unterboden befestigt ist.

3,2

### Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der Lodgy zufriedenstellend ab. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Van ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Nicht ganz überzeugen kann das Lichtsystem, das nur für eine akzeptable Fahrbahnausleuchtung sorgt. Ein besseres Scheinwerfersystem (Xenon oder LED) oder Kurven- und Abbiegelicht sind für den Lodgy nicht erhältlich.



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

⊕ 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. Jedoch lassen sich vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut erkennen. Die Außenspiegel bieten eine zufriedenstellende Sicht nach hinten. Dank des Tagfahrlichts wird man auch bei Tag besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

⊖ Objekte hinter dem Fahrzeug können aufgrund der hohen Fensterlinie schlecht erkannt werden. Die Sicht im Innenspiegel fällt aufgrund des kleinen Formats dürrtig aus. Nur am Heck gibt es serienmäßig Parksensoren.

## 2,0 Ein-/Ausstieg

Das Fahrzeug lässt sich mit einer Funkfernbedienung ent- und verriegeln. Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn und zur ersten Sitzreihe im Fond bequem - der Zustieg zu den hintersten Plätzen ist zufriedenstellend.

⊕ 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 außen Sitzenden (außer für den Fahrer) Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Die Türhalterungen sind recht schwach dimensioniert und können die Türen an Steigungen kaum offen halten.

## 1,1 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen ist sehr großzügig bemessen.

⊕ Ist die optionale dritte Sitzreihe ausgebaut fasst das Ladeabteil bis zur Gepäckraumabdeckung sehr großzügige 725 l. Entfernt man die Abdeckung sind es bis zum Dach sogar 1.165 l. Stolze 21 handelsübliche Getränkekisten können dann transportiert werden. Legt man die Rücksitzlehnen der zweiten Reihe um und klappt die Sitze nach vorn, lassen sich bis zum Dach rund 1.990 l verstauen. Bis zur Fensterunterkante sind es dann 1.090 l.

⊖ Bei eingebauter zweiter Sitzreihe gehen nur noch 165 l in den Kofferraum. Dann finden gerademal zwei Getränkekisten 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 Kofferraumladekante 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 (bei ausgebauter dritter Sitzreihe), so dass sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur noch zufriedenstellend erreichen lassen. In der getesteten Ausstattung gibt es zwar normalerweise eine Kofferraumbeleuchtung, doch entfällt diese, wenn man das optionale Sitzpaket (dritte Sitzreihe) wählt. Bei nur umgelegter Lehne entsteht eine hohe, störende Stufe. Die Rücksitze können aber auch aufgestellt werden, dann ist der Ladeboden eben.

## 3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umlegen, dies funktioniert aber nicht ideal. Zuerst muss der Mittelgurt ausgehängt werden, da dieser am Dach fixiert ist. Der Klappmechanismus lässt sich aber einfach bedienen. Zudem kann dann die komplette Rückbank nach vorne geklappt werden. Das erfordert etwas mehr Kraft. Die nach vorn aufgestellte Rückbank rastet aber nicht ein, so dass diese bei dynamischem Beschleunigen von alleine wieder zurück fällt. Die optionale dritte Sitzreihe kann bei Nichtgebrauch entweder nach vorne geklappt oder ausgebaut werden. Der Kraftaufwand zum Ausbauen geht gerade noch in Ordnung - die dritte Sitzreihe wiegt rund 18 kg.

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

## 2,8 INNENRAUM

### 3,2 Bedienung

Das Cockpit ist übersichtlich aufgebaut und die Anzahl der Funktionen überschaubar - das Fahrzeug kann bereits nach einer kurzen Eingewöhnungsphase intuitiv bedient werden. Das Lenkrad lässt sich nur in einem recht kleinen Bereich in der Höhe einstellen. Die Pedale sind gut angeordnet, platziert man den linken Fuß jedoch etwas ungenau, kann man auf den Bügel treten. Der Schalthebel ist gut erreichbar, liegt insgesamt aber recht tief. Das Zündschloss ist unbeleuchtet und im Lenkstock, aber zum Fahrer hin gewandt. Die Scheibenwischer werden manuell gesteuert (zwei Wischgeschwindigkeiten, Intervall- und Antippsfunktion), einen Regensensor gibt es nicht. Das Licht wird über einen gut greifbaren Drehschalter im Blinkerhebel aktiviert. Die Nebelleuchtenschalter befinden sich ebenfalls im Blinkerhebel, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente lassen sich zwar gut ablesen, allerdings besitzt die Skala des Drehzahlmessers keinen roten Bereich. Auch die digitale Tankanzeige ist recht grob gegliedert.

⊕ Das Touch-Display des Radio-/Navigationssystems ist nahezu optimal positioniert. Auch die Bedienung funktioniert einwandfrei und die Menüführung ist sinnfällig. Die Funktionen der Heizung/Klimaanlage sind selbsterklärend aber aufgrund der Drehschalter etwas umständlich. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab - das spart Kraftstoff. Vorn sind praktische Ablagen vorhanden, ein Halter für große Wasserflaschen fehlt jedoch. Auch das Handschuhfach weist ein zufriedenstellendes Format auf.



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

– Das Klimaanlagebedienteil ist weit unten platziert, dadurch schweift der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen ab. Die Frisch-/Umluftfunktion kann nur manuell (Drehschalter) eingestellt werden, eine Abschaltung ist nicht vorhanden. Die elektrischen Fensterheber haben keine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren nur mit Zündung. Einen Einklemmschutz gibt es nicht. Auch die Schalterbeleuchtung lässt zu wünschen übrig: Weder die Fensterheber-, der Außenspiegel-, der Leuchtweitschalter noch die Bedienelemente am Dach sind beleuchtet. Der Hupenkontakt ist ungünstig im Blinkerhebel. Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind.

---

## 2,2 Raumangebot vorne\*

Vorn bietet der Lodgy ein ordentliches Raumangebot. Die Sitze lassen sich für Personen bis rund 1,85 m zurückschieben - die Kopffreiheit reicht für deutlich größere Insassen.

+ Die Innenbreite ist sehr großzügig, so dass sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

---

## 2,6 Raumangebot hinten\*

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht das Platzangebot nur noch für Passagiere bis 1,80 m. Auch hinten würde die Kopffreiheit für weitaus größere Personen ausreichen. In der optionalen dritten Reihe hat man ebenfalls noch genügend Platz, das subjektive Raumempfinden ist aber allenfalls akzeptabel.

+ Die Innenbreite fällt hinten großzügig aus - das Raumgefühl ist angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz.

---

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist ausreichend. Die Lehnen der zweiten Rücksitze können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Die optionale zweite Sitzreihe lässt sich bei Nichtgebrauch ausbauen.

---

## 3,2 KOMFORT

---

### 2,7 Federung

Die Feder-/Dämpfer-Ausgewogenheit ist im Ganzen recht gut gelungen, allerdings fehlt es etwas an Feinabstimmung. Hier und da reagiert das Fahrwerk recht hölzern auf unwegsame Fahrbahnoberflächen. Lange Bodenwellen werden ordentlich abgefedert, bei höherer Geschwindigkeit oder voller Beladung schwingt die Hinterachse etwas nach. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten fordern die Federung etwas mehr und dringen gelegentlich deutlich zu den Insassen durch - bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu leichtem Stuckern. Auf Einzelhindernissen und Querfugen spricht vor allem die Hinterachse nur zufriedenstellend an und reicht diese deutlich durch. Vertikalschwingungen werden gut gedämpft, Seitenneigungen sind besonders in langen, schnellen Kurven oder bei dynamischen Lenkvorgängen ausgeprägter. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nicht unangenehm in den Innenraum. Bei niedrigen Geschwindigkeiten (z.B. im Stadtbetrieb) fällt der Fahrkomfort gut aus.

## 3,2 Sitze

Insgesamt fällt der Sitzkomfort noch akzeptabel aus, für lange Fahrstrecken fehlt es aber an Einstellmöglichkeiten, wodurch nicht alle Personen eine angenehme Sitzposition finden. Nur der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, allerdings nur in drei Positionen. Dies gelingt jedoch nicht so leicht, da die Rasterungen recht grob sind. Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar. Die Kontur der hohen, aber nur wenig konturierten Sitzlehnen geht noch in Ordnung, bietet aber wenig Körperunterstützung und kaum Seitenhalt. 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.

➖ Aufgrund der schwachen Konturierung lässt der Seitenhalt auf allen Plätzen zu Wünschen übrig. In der zweiten Sitzreihe ist die Sitzposition noch zufriedenstellend, wobei die Oberschenkelaufgabe gering ausfällt. In der optionalen dritten Reihe hat man nahezu keine Oberschenkelunterstützung, da die Rückbank nicht weit genug vom Boden entfernt ist. Man sitzt in unangenehmer Hockstellung. In der Ausstattung Prestige ist der Lodgy serienmäßig mit einer Lederausstattung ausgestattet, die allerdings unperforiert und dadurch nicht atmungsaktiv ist. Obwohl die Lederausstattung Serie ist, muss man für eine Sitzheizung Aufpreis zahlen. Die Sitzheizung sollte unbedingt mitbestellt werden, da die Lederausstattung im Winter unangenehm kalt sein kann.

## 3,2 Innengeräusch

Der Geräuschpegel ist zufriedenstellend, wenn auch Motor- und Fahrgeräusche dauerhaft im Innenraum präsent sind. Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h bei noch zufriedenstellenden 71,2 dB(A). Poltergeräusche vom Fahrwerk sind gelegentlich vorhanden, stören jedoch nicht übermäßig.

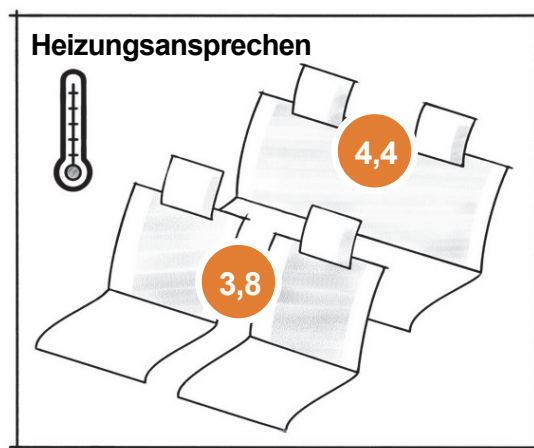
➖ Windgeräusche sind bereits bei 100 km/h deutlich im Innenraum zu vernehmen und steigen bei höheren Geschwindigkeiten deutlich an.

## 3,9 Klimatisierung

Die getestete Variante besitzt serienmäßig eine manuelle Klimaanlage mit Pollenfilter, die bei warmen Temperaturen für eine rasche Abkühlung sorgt. Bei kalten Temperaturen kann die Heizung jedoch nicht überzeugen.

➕ Die Seitenfenster ganz hinten lassen sich für eine bessere Durchlüftung ausstellen.

➖ Sowohl Temperatur als auch Luftverteilung lassen sich nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Letztere auch nur in vorgegebenen Stufen. Beim ADAC Heizungstest wird das Fahrzeug nur ausreichend schnell erwärmt. Besonders die Fondpassagiere müssen sich lange gedulden, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



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

---

## 2,9 MOTOR/ANTRIEB

---

### 3,4 Fahrleistungen\*

Bei den Fahrleistungen reiht sich der Lodgy im hinteren Klassenmittelfeld ein. Angetrieben wird der 1335 kg (Leergewicht) schwere Van von einem 1,5-l-Turbo-Diesel mit 107 PS. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in zufriedenstellender Zeit absolviert (7,4 s). Im vierten Gang liegen die Elastizitätswerte noch im guten Klassendurchschnitt (60 auf 100 km/h in 10,3 s).

⊖ Im fünften und sechsten Gang kann der Motor dagegen keine guten Elastizitätswerte vorweisen, hier wirkt der 1.5 dCi träge. Im fünften Gang wird das Fahrzeug in rund 16,1 s von 60 auf 100 km/h beschleunigt, im Sechsten dauert es sehr lange 26,8 s.

---

### 3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des Dieselmotors ist allenfalls zufriedenstellend. Vibrationen sind in jedem Drehzahlbereich deutlich am Lenkrad und den Pedalen spürbar. Im untertourigen Drehzahlbereich ist unter Last ein deutliches Karosseriedröhnen vorhanden. Auch bei höheren Drehzahl neigt der Motor zum Dröhnen.

---

### 2,6 Schaltung

Die Präzision des Schaltgetriebes ist insgesamt zufriedenstellend. Schnelle Schaltvorgänge lassen sich jedoch nur bedingt realisieren, da es dann stärker hakt. Die Schalthebelführung dürfte insgesamt etwas definierter sein.

⊕ Die Schaltwege sind nicht zu lang und der Rückwärtsgang lässt sich weitgehend problemlos einlegen. Die Kupplung kann gut dosiert werden. Eine Schaltpunktanzeige zeigt dem Fahrer den möglichst idealen Schaltzeitpunkt an, um möglichst spritsparend unterwegs zu sein.

⊖ Ein Start-Stopp-System und eine Berganfahrhilfe sind nicht vorhanden.

---

### 2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufungen des Sechsgang-Getriebes sind insgesamt stimmig, die Ganganschlüsse passen. Die Gesamtübersetzung wurde recht lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 2300 1/min.

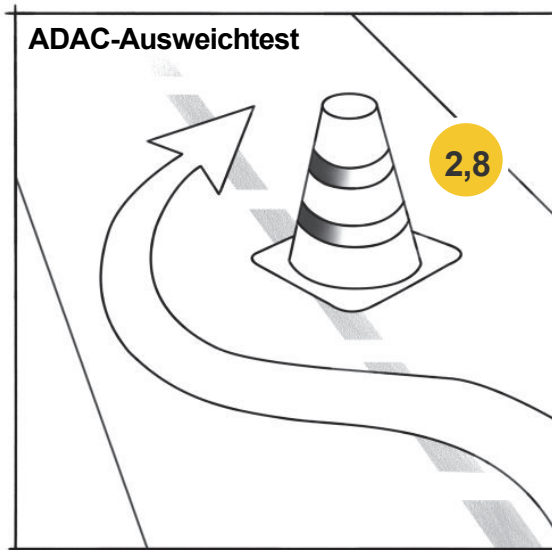
⊖ Durch das lang ausgelegte Getriebe muss schon bei kleinen Steigungen zurückgeschaltet werden.

## 2,7 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, so dass der Kurvenradius nach kurzer Zeit etwas kleiner wird - dann sind Lenkkorrekturen notwendig. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lassen den Dacia weitgehend unbeeindruckt. Bei rutschigem Untergrund verhindert die Traktionskontrolle das Durchdrehen der Antriebsräder. Beim ADAC Ausweichtest kann der Lodgy ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren: Bereits beim ersten Anlenken reagiert der Van mit sehr starkem Überschieben, was durch harte ESP-Eingriffe zu unterbinden versucht wird. Dadurch wird viel Geschwindigkeit abgebaut. Das Fahrverhalten ist insgesamt unkritisch, es besteht zu keinem Zeitpunkt Kippgefahr. Bei schneller Kurvenfahrt neigt das Fahrzeug früh zum Untersteuern. Bei einem Lastwechsel drängt das Heck etwas nach, das ESP verhindert allerdings Schleudern.

### ADAC-Ausweichtest



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.

### 3,1 Lenkung\*

Das Ansprechen und die Präzision der Lenkung gehen noch in Ordnung, wenn auch öfters leichte Lenkkorrekturen notwendig sind. Die Lenkübersetzung ist recht indirekt, wodurch etwas mehr gekurbelt werden muss.

- + 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. Gelegentlich schlagen Fahrbahnunebenheiten bis zum Lenkrad durch.

### 2,2 Bremse

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

- + Aus 100 km/h benötigt der Lodgy 1.5 dCi Prestige durchschnittlich 36,5 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung: Continental Eco Contact 5 91H der Größe 195/55 R16).

## 2,9 SICHERHEIT

### 2,7 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. Der Lodgy ist in der Ausstattung Prestige serienmäßig mit einem Speedlimiter ausgestattet.

⊖ 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. Es gibt keine Startsickeung, die unbeabsichtigtes Starten des Motors verhindern würde.

---

## 3,2 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. Kopfairbags sind für den Lodgy nicht erhältlich. Der Fahrersitz ist mit einem Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet, für den Beifahrer gibt es nur einen Gurtkraftbegrenzer. 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 Ansnallerinnerer, für die Fondpassagiere wird der Ansnallstatus nicht angezeigt.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,60 m guten Schutz, hier könnte auch der Abstand zum Kopf etwas 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.

---

## 2,4 Kindersicherheit

⊕ Bei den ADAC Crashtests kann der Lodgy bei der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis einfahren. Es werden 77 % der Punkte erreicht. Auf allen drei Rücksitzen der zweiten Sitzreihe 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. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz.

---

## 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

3,8

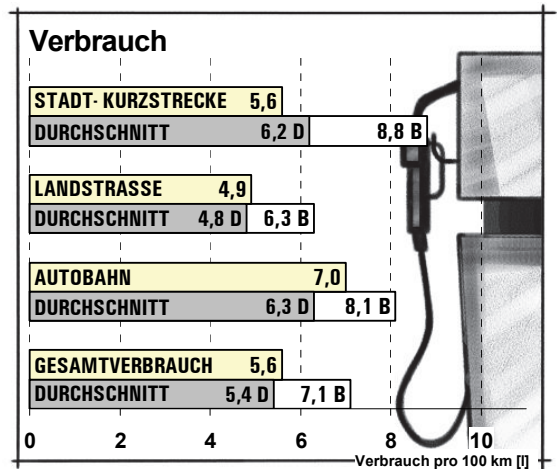
### Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Beim Verbrauch/CO<sub>2</sub>-Kapitel landet der Van im hinteren Klassenmittelfeld. Der Lodgy 1.5 dCi erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 180 g/km 22 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Bei der Messung wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,6 Liter pro 100 Kilometer ermittelt. Dieser setzt sich aus 5,6 l/100 km innerorts, 4,9 l/100 km außerorts und 7,0 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

3,3

### Schadstoffe

Insgesamt liegen die Schadstoffanteile im Abgas im zufriedenstellenden Bereich. Vor allem die Stickoxid-Werte fallen aber erhöht aus, so dass es im Schadstoffkapitel nur für 27 Punkte reicht. In der Summe erhält der Lodgy 1.5 dCi 49 Punkte - dies entspricht nur zwei von fünf Sternen beim ADAC EcoTest.



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

1,7

## AUTOKOSTEN

2,5

### Betriebskosten\*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Verbrauch ist zwar nicht besonders niedrig, die Betriebskosten halten sich dank des nicht ganz so teuren Dieselmotors noch in Grenzen.

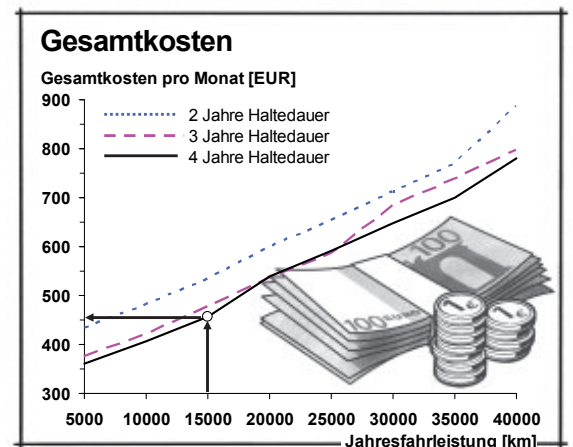
1,9

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 10.000 km oder spätestens ein Mal jährlich muss der Dacia zur Service-Inspektion (ohne Ölwechsel) in die Werkstatt. Alle 20.000 km oder zwei Jahre ist eine Wartungs-Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Alle 60.000 km oder sechs Jahre muss eine große Inspektion durchgeführt werden.

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

⊖ Mit nur 10.000 km oder alle 12 Monate sind die Abstände zwischen den einzelnen Inspektionen nicht mehr zeitgemäß kurz und bedeuten somit mehr Werkstattaufenthalte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 449 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 2,6 Wertstabilität\*

Dem Dacia Lodgy kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein relativ stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden. Positiv wirken sich das praktische Kombi-Heck und der hohe Nutzfaktor aus.

## 2,2 Kosten für Anschaffung\*

⊕ Bei den Anschaffungskosten kann der Lodgy punkten. Ein Grundpreis von 16.590 Euro geht für einen Van der unteren Mittelklasse völlig in Ordnung. Zudem zeigt sich die Top-Ausstattung Prestige gut ausgestattet. Neben einer Klimaanlage ist sogar ein Navigationssystem Serie.

## 4,1 Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten fallen beim Lodgy hoch aus. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 184 Euro pro Jahr zu Buche. Doch auch die Versicherungseinstufungen sind insgesamt nicht besonders günstig. Während die HaftpflichtEinstufung sehr ungünstig liegt (KH: 20), liegen die Teil- und Vollkaskoversicherung im akzeptablen Bereich (TK: 17; VK: 19).

## 0,7 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Abgesehen von den Fixkosten fallen alle anderen Kapitel der Autokosten günstig aus, so dass auch die absoluten monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich sehr niedrig ausfallen.

### 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	1.6 MPI LPG 85
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1197	4/1461	4/1461	4/1598
Leistung [kW (PS)]	61 (83)	85 (115)	66 (90)	79 (107)	59 (80)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	134/2800	190/2000	200/1750	240/1750	131/2800
0-100 km/h[s]	14,5	10,6	12,4	11,6	15,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	179	169	175	158
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,0 S	5,7 S	4,2 D	4,4 D	8,6 FG
CO2 [g/km]	161	131	109	116	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/17/17	20/19/17	20/19/17	20/19/17	20/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	164	96	170	184	120
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	436	482	456	465	429
Preis [Euro]	9.990	13.690	13.990	15.490	11.490

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	79 kW (107 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/60R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/55R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10,8/10,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,5 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,6/4,9/7,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	116 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>180 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4498/1751/1714 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2005 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1335 kg/591 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>725 l/1090 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	665 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>890 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>99 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>45 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>113 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>192 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>449 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/19/17
Grundpreis	16.590 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (nur Limiter)	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

3. Sitzreihe (Sitz-Paket)	590 Euro <sup>o</sup>
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör zzgl. Montage)	349 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**3,0**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen