



## Dacia Jogger TCe 110 Extreme

Van der unteren Mittelklasse (81 kW/110 PS)

**S**ucht man in der ADAC Autosuche nach einem siebensitzigen Van in der unteren Mittelklasse, erscheinen sage und schreibe vier Modelle. Zieht man davon den kurz vor dem Produktionsende stehenden Renault Grand Scénic sowie den BMW 2er Gran Tourer, der nur noch für unbestimmte Zeit weitergebaut wird, ab, bleiben lediglich zwei Modelle übrig: der Deutschen liebster Familienvan, der VW Touran, sowie der neue Dacia Jogger. In Zeiten, in denen die SUV nicht nur die Limousinen, sondern auch die Vans kannibalisieren, ist eine Neuerscheinung in diesem Segment schon eine Meldung wert. Kannibalismus muss man allerdings auch dem neuen Jogger vorwerfen, vereint er doch die Nachfolge von gleich drei Modellen (Dokker, Lodgy und Logan MCV). Die rumänische Renault-Tochter setzt daher große Hoffnungen in den neuen Alleskönner, der Van- und SUV-Fans gleichermaßen begeistern soll. Kein Wunder also, dass der Jogger TCe 110 in der Extreme-Ausführung mit zusätzlicher Kunststoffbeplankung und angedeutetem Unterbodenschutz zum ADAC Autotest antritt. Der Fünftürer überzeugt mit einem guten Platzangebot, überraschenderweise sogar in der dritten Sitzreihe, wo selbst Erwachsene ausreichend Platz finden – allerdings ist das Ein- und Aussteigen sehr beschwerlich. Das Interieur hinterlässt einen ordentlichen Eindruck, das Cockpit ist durchaus ansehnlich und gleichzeitig problemlos zu bedienen. Der 110 PS starke Turbobenziner reicht für die meisten Anforderungen, vollbeladen muss er sich jedoch sehr mühen. Die Fahreigenschaften gehen mit Ausnahme der indirekten und gefühllosen Lenkung in Ordnung, die Verzögerung der Bremsanlage ist erstklassig. Für konkurrenzlos günstige 20.200 Euro bekommt der Kunde einen praktischen und erfrischend schnörkellosen Kompaktvan, der nur bei der aktiven und passiven Sicherheit patzt. **Konkurrenten:** BMW 2er Gran Tourer, Renault Grand Scénic, VW Touran.

- +** gute Platzverhältnisse für bis zu sieben Personen, kurzer Bremsweg, tadellose Abgasreinigung, günstiger Preis
- schlecht erreichbare dritte Sitzreihe, keine Ablagen im Kofferraum, schlechtes Crashtestergebnis

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,8

**AUTOKOSTEN** 1,9

### Zielgruppencheck

	<b>Familie</b>	<b>2,9</b>
	<b>Stadtverkehr</b>	<b>3,6</b>
	<b>Senioren</b>	<b>2,9</b>
	<b>Langstrecke</b>	<b>3,4</b>
	<b>Transport</b>	<b>2,6</b>
	<b>Fahrspaß</b>	<b>3,6</b>
	<b>Preis/Leistung</b>	<b>2,3</b>

**Ecotest** ★★★★★☆

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 4,0 Verarbeitung

Die Karosserie ist weitgehend solide gefertigt, auch wenn die Spaltmaße teils recht groß sind. Blechfalze sind ordentlich umgelegt, Scheinwerfer und Leuchten sauber eingepasst. Eher im Detail merkt man den ernsthaften Sparwillen der Renault-Tochter. So wirken der Teppich im Kofferraum und der Dachhimmel billig, im Innenraum ertasten die Fingerspitzen teils unsauber entgratete Kunststoffteile, manche knarzen auch ein wenig oder sind wie die Verkleidung des Mitteltunnels etwas wackelig. Dennoch wirkt der Dacia innen wie außen nicht wie

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 6,2 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50-l-Tank eine theoretische Reichweite von etwa rund 805 km. Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle unseres Testwagens 582 kg – das reicht selbst für sieben Erwachsene à 75 kg samt kleinem Gepäck. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Und falls es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,2 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst nur 640 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder dem optionalen Ersatzrad behelfen. Letzteres befindet sich allerdings

### 4,0 Licht und Sicht

Trotz der recht langen Karosserie lässt sich diese nach hinten dank der steilen Heckklappe recht gut abschätzen, das vordere Ende ist allerdings nur zu errahnen. Dank der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umliegenden Verkehr gut im Blick. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn noch zufriedenstellend nah am Auto, hinten sieht es deutlich schlechter aus, daher ist die serienmäßige Rückfahrkamera sehr praktisch, um



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen eingeschränkt.

ein Billigheimer, er ist gefällig designt und erweckt nicht den Eindruck einer automobilen Verzichtserklärung. Der Unterboden ist wenig sorgfältig gestaltet, so fehlt in weiten Teilen eine schützende und aerodynamisch optimierende Verkleidung und an einigen Stellen Unterbodenschutz. Die Motorhaube bleibt wie in dieser Preisklasse üblich lediglich über einen Haltestab offen – eine Gasdruckfeder würde das Öffnen erleichtern.

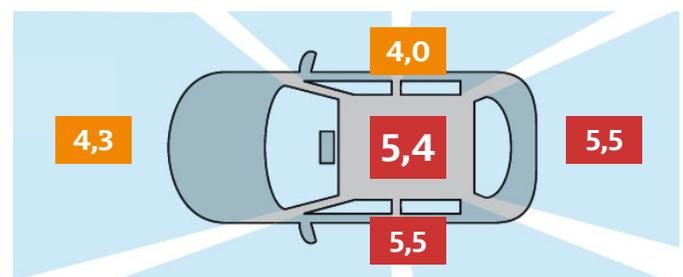
unten am Fahrzeugboden, wo sich nicht nur der Luftdruck schlecht überprüfen lässt, sondern es auch stark verschmutzt.

⊕ Der Jogger besitzt eine clever gestaltete, mehrteilige Dachreling, bei der die mittleren Elemente ausgebaut und zu Querträgern umfunktioniert werden können. Die zulässige Dachlast beträgt üppige 80 kg.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, sondern muss über einen Hebel im Fahrerfußraum entriegelt werden. Einen wirksamen Fehlbetankungsschutz hat der Jogger nicht zu bieten.

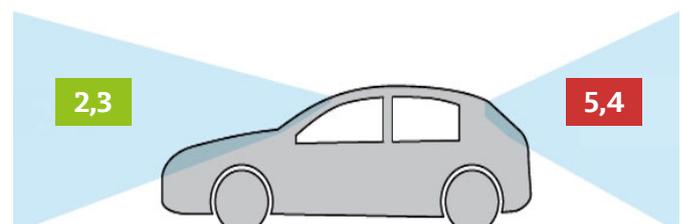
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



nichts und niemanden zu übersehen. Parksensoren hinten sind ebenfalls Serie, vordere gibt es immerhin gegen Aufpreis – ein Parkassistent ist ebenso wenig erhältlich wie eine 360-Grad-Kamerasystem.

Verbesserungswürdig ist der Wischbereich der vorderen Scheibenwischer, da neben der linken A-Säule ein recht breiter Bereich ungewischt bleibt und die Wischer auch rechts auf der Scheibe nicht besonders hoch reichen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Jogger schlecht ab, was vorrangig an den sehr breiten D-Säulen liegt, die die Sicht nach schräg hinten stark beeinträchtigen. Die Scheinwerfer sind technische Mischlinge: Das Abblendlicht setzt auf LED-Leuchtmittel, beim Fernlicht muss

man mit Halogen vorliebnehmen. Sie leuchten nicht besonders hell, in Verbindung mit dem weißlichen Abblendlicht ergibt sich eine unharmonische Ausleuchtung und allgemein haben sie eine überschaubare Reichweite. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich, die Leuchtweitenregulierung wird noch manuell bedient. Kurvenlicht, Abbiegelicht oder Fernlichtautomatik gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Alles in allem befindet sich der Jogger damit trotz des serienmäßigen LED-Abblendlichts nicht auf dem Stand der (Licht-)Technik. Keiner der Rückspiegel kann automatisch abblenden, den Außenspiegeln fehlt ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, lässt sich die Fahrtrichtung nicht mehr anzeigen.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt in die erste und zweite Sitzreihe mühelos, dank der erhöhten Karosserie befindet sich die Sitzfläche mit etwa 49 cm in angenehmer Höhe über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch. Die großen Türausschnitte sind vorn wie hinten im Alltag praktisch.

Die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß, orientiert man sich am festen und damit unpraktischen Schlüsselbart, kann man sie auch „blind“ zuordnen. Für den überschaubaren Aufpreis von 300 Euro erhält man einen schlüssellosen Zugang, d. h. entfernt man sich mit dem Schlüssel, verriegelt der Jogger automatisch; nähert man sich wieder, entriegelt er selbsttätig. Die typischen Knöpfe oder

Sensorbereiche am Türgriff gibt es jedoch nicht, will man abweichend der automatischen Prozedur die Zentralverriegelung bedienen, muss man dafür die Tasten an der flachen Fernbedienung im Scheckkarten-Format nutzen. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, es gibt aber nur zwei Rasten vorn wie hinten. Am Dachhimmel sind, außer für den Fahrer, über allen Außenplätzen Haltegriffe verbaut.

⊖ Zwar lässt sich die Rückbank der zweiten Reihe zum besseren Zugang zur dritten Sitzreihe umklappen, beschwerlich bleibt das Ein- und Aussteigen aufgrund der nicht allzu großen Fahrzeughöhe für Erwachsene dennoch.

## 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der siebensitzige Jogger kann mit einem ordentlichen Gepäckabteil aufwarten, verschenkt aber aufgrund der nicht ausbaubaren zweiten Sitzreihe einiges an Stauraum. Sind die Sitze der dritten Reihe hochgeklappt, fasst das Gepäckabteil bis zum Gepäckrollo 345 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und belädt dachhoch, passen 645 l oder 14 Getränkeboxen in den Kofferraum hinein. Durch Umlegen und Vorklappen der beiden Rücksitzbänke und Beladung bis zur Fensterunterkante ergibt sich ein Volumen von 925 l. Belädt man den Jogger bei umgelegten Rücksitzen komplett bis unters Dach, was durch die optionale Netztrennwand bedenkenlos möglich ist, finden beeindruckende 1.670 l Platz. Werden die Plätze sechs und sieben genutzt, sinkt das verbleibende Kofferraumvolumen allerdings auf den Stauraum eines Porsche 911: Dann muss man sich mit 140 l begnügen.



Mit 5 Sitzplätzen bietet der Kofferraum des Jogger sehr ordentliche 345 l Platz für das Gepäck.

## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

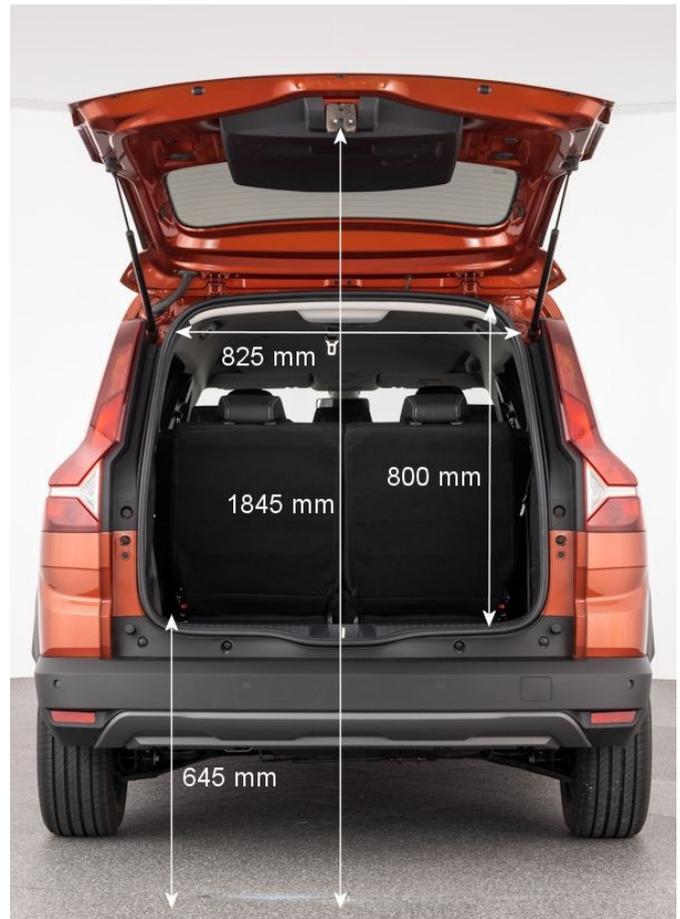
Die Kofferraumklappe kann einfach über einen Knopf an der Griffkante elektrisch entriegelt und angehoben werden. Sie schwingt allerdings nicht sonderlich weit auf, sodass bereits Personen ab etwa 1,85 m darauf achten sollten, sich den Kopf nicht anzustoßen. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, dank der sich auch große und sperrige Gegenstände gut einladen lassen.

⊖ Es gibt nur eine Lampe links im Kofferraum, was für den großen Kofferraum zu wenig ist. Der Griff zum Schließen der Heckklappe ist wenig ergonomisch an der Innenseite der Klappe angebracht und dort schlecht zu greifen.

## 3,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen der zweiten Reihe lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, zudem kann die Bank nach vorn geklappt und an den Vordersitzen arretiert werden. Der Mittelgurt muss dafür zunächst ausgehängt und die Gurtzunge im Dachhimmel befestigt werden. Die Sitze der dritten Sitzreihe lassen sich um- sowie vorklappen. Wer die Sitze nicht benötigt, kann diese auch ausbauen, was sich allerdings recht beschwerlich gestaltet.

⊖ Das Umlegen, Vorklappen oder gar Ausbauen der Sitze ist im Vergleich zu zugegebenermaßen deutlich teureren Vans mit ausgeklügelten, im Fahrzeugboden versenkbaren Sitzsystemen umständlicher und mühsamer – hier macht sich der günstige Preis des Jogger bemerkbar. Es gibt nur zwei kleine Haken oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen sowie ebenfalls nur zwei bodennahe Verzurrösen im Bereich der Ladekante und der Rücksitzlehne. Ansonsten verzichtet der Hersteller auf Befestigungsmöglich-



Die ca. 65 cm niedrige Ladekante macht das Be- und Entladen zu einer verhältnismäßig angenehmen Tätigkeit.

keiten und Fächer für kleines Gepäck, was speziell für einen Familienvan arg wenig ist.

Beim Zurückklappen der Lehnen ist unbedingt auf die äußeren Gurte zu achten, da sie leicht eingeklemmt und beschädigt werden können.

## 3,0 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Der Jogger bietet insgesamt einen guten Bedienkomfort, was neben dem übersichtlich gestalteten Armaturenbrett auch am vergleichsweise überschaubaren Funktionsumfang liegt. Über das beim Extreme acht Zoll große Zentraldisplay erfolgt die Bedienung des Infotainmentsystems, das aufgrund der logischen und flachen Menüstruktur nur wenig Eingewöhnung erfordert. Zwar können Auflösung und Grafik nicht an die Systeme höherpreisiger Fahrzeuge heranreichen, die Handhabung ist dank des hoch positionierten und zum Fahrer geneigten Displays sowie der kurzen Reaktionszeiten insgesamt recht gut. Vermisst werden hingegen praktische Drehregler für die Lautstärke sowie das Scrollen/Zoomen, auch Direktwahltasten für

die Hauptfunktionen (Media, Telefon, Navigation, etc.) würden den Umgang im Alltag noch etwas leichter gestalten. Die separate Klimabedieneinheit ist zwar weit unten platziert, beschädigt aber mit großen und einwandfrei bedienbaren Drehreglern und Tasten. Der Fahrer blickt auf heutzutage fast antiquiert wirkende Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl, was für die Ablesbarkeit jedoch kein Nachteil ist – ganz im Gegenteil, die großen Instrumente sind fein skaliert und im Vergleich zu vielen unübersichtlichen Digitalinstrumenten eine wohltuende Abwechslung. Es gibt vorn und hinten elektrische Fensterheber, jedoch nur das

Fahrerfenster besitzt eine Auf- und Ab-Automatik mit Einklemmschutz. Eine Anzeige für die Öltemperatur gibt es nicht, über das Bordcomputer-Menü kann man aber die Kühlmitteltemperatur als Balkenanzeige aufrufen. Ist der Motor noch kalt, weist zusätzlich eine blaue Kontrollleuchte extra darauf hin. Der serienmäßige Bordcomputer informiert über Verbrauchs- und Streckenparameter.

⊖ Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung kann man nicht anpassen. Viele Schalter sind zwar beleuchtet, die der Spiegeleinstellung, die Tasten am Dachhimmel und die Eco-Taste aber nicht. Die Leuchtweitenregulierung (ebenso unbeleuchtet) wird manuell über einen Drehregler unten am Armaturenbrett vorgenommen. Die Fenster lassen sich mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen.

### 3,6 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Extreme wartet der Jogger serienmäßig mit einem Multimediastem samt 8-Zoll-Touchscreen, FM- und DAB-Empfang, USB-Anschluss, sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming auf. Das Audiosystem besitzt vier Lautsprecher, ordert man das optionale Navigationssystem, kommen zwei Lautsprecher hinzu. Zudem lassen sich

### 2,6 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit würde theoretisch selbst für 2,20 m große Personen reichen. Die Innenbreite ist wie bei Fahrzeugen

### 3,6 Raumangebot hinten

Die Platzverhältnisse in der zweiten Sitzreihe sind ordentlich, in Anbetracht des immensen Radstands fällt die Beinfreiheit allerdings gering aus. Sie reicht gerade einmal für 1,75 m große Mitfahrer (Vordersitz auf 1,85 m große Person eingestellt), während die Kopffreiheit selbst für 2 m große Insassen genügt. Der Grund für die bescheidene Beinfreiheit liegt an der dritten Sitzreihe: Um dort eine ausreichende Beinfreiheit zu schaffen, ist die mittlere Sitzbank weit vorn fest am Fahrzeugboden angeschlagen. Hilfreich wäre hier eine Längsverstellung, damit man zumindest bei Bedarf die Beinfreiheit vergrößern könnte. In der dritten Sitzreihe ist das Platzangebot überraschend gut und liegt annähernd auf dem Niveau der zweiten Reihe.

### 3,1 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität kann der Jogger trotz der optionalen dritten Sitzreihe nicht recht überzeugen. Dies liegt daran,



Ordentlich verarbeitet präsentiert sich der Jogger im Innenraum. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gibt wenig Anlass zur Kritik.

ausgewählte Smartphone-Apps dann auch kabellos auf dem Display darstellen. Mit der „Sprachsteuerung“ können Funktionen im gekoppelten Handy gesteuert werden, wenn es dies unterstützt – das Mediasystem selbst lässt sich mit Sprachbefehlen nicht bedienen.

der Kompaktklasse nur durchschnittlich. In der Summe ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das vorrangig von der geradezu opulenten Kopffreiheit herrührt.



Auf den Plätzen der zweiten Sitzreihe finden aufgrund einer eingeschränkten Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

dass die Sitzmechanik im Vergleich zu höherpreisigen Vans recht günstig und damit auch simpel gehalten ist. So lässt sich

die Rücksitzbank lediglich asymmetrisch umklappen und hochklappen, um mehr Stauraum zu schaffen. Die Möglichkeit, diese zu verschieben, auszubauen oder – noch praktischer – im Fahrzeugboden zu versenken, bietet der Van nicht. Die Sitze in der dritten Sitzreihe können umgeklappt oder alternativ komplett ausgebaut werden, was trotz des geringen Gewichts der Sitze recht beschwerlich ist.

Es gibt zwar viele Ablagemöglichkeiten, allerdings sind diese

zum Teil nicht besonders gut nutzbar. So sind die Becherhalter vorn nicht variabel und eher flach. Das Handschuhfach ist recht groß, aber nicht beleuchtet, nicht klimatisiert und nicht abschließbar. An den Lehnen der Vordersitze finden sich keine Lehnentaschen, dafür Klappische samt integriertem Becherhalter. Auch an die Mitfahrer in der dritten Sitzreihe hat Dacia gedacht und zumindest zwei Becherhalter in die Armauflagen integriert.

## 3,3 KOMFORT

### 2,7 Federung

Der Jogger bietet einen ordentlichen Federungskomfort, mit dem man im Alltag gut leben kann. Das Fahrwerk ist wie bei Dacia üblich tendenziell weich abgestimmt, zudem sind die Federwege vergleichsweise lang. Dies führt dazu, dass der Jogger auch lange und tiefe Bodenwellen gut schluckt, mitunter neigt er dabei aber etwas zum Nachschwingen. In Kombination mit dem langen Radstand stellt sich außerhalb von Ortschaften ein

durchaus langstreckentauglicher Federungskomfort ein. Auch innerorts kann das Ansprechverhalten der Feder-Dämpfer-Elemente durchaus überzeugen und stellt beispielsweise viele Kompakt-SUV in den Schatten. Hier wirkt sich die Bereifung mit hoher Reifenflanke (60er-Querschnitt) positiv aus, da die vergleichsweise nachgiebige Flanke bei Unebenheiten einen Teil der Dämpfung übernehmen kann.

### 3,8 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt recht bequem, findet aber bei flotter Kurvenfahrt kaum Seitenhalt. Die Einstellmöglichkeiten beschränken sich auf die Längs- und Höhenverstellung (letztere nur auf der Fahrerseite) sowie die Anpassung der Lehnenneigung. Zwischen den Sitzen findet sich optional eine Mittelarmlehne für Fahrer und Beifahrer, serienmäßig ist eine Armlehne am Fahrersitz. Insgesamt geht der Sitzkomfort in Ordnung, störend sind allerdings die nur hauchdünn gepolsterten Armauflagen in den Türen, die zur Folge haben, dass bei

längeren Strecken der Ellbogen schmerzt. Auch eine Gurthöhenverstellung wird im Jogger vermisst.

In der zweiten Reihe sitzt man auf einer weichen und kaum konturierten Bank. Der Sitzkomfort geht in Ordnung, auch wenn man eine Mittelarmlehne vermisst und die Armauflagen in den Türen ungepolstert sind. In der dritten Reihe sitzt man auf dem recht breiten Gestühl erstaunlich bequem, auch wenn der Kniewinkel recht spitz ist. Die Armauflagen sind zwar großflächig, aber ebenso wie in Reihe zwei hart.

### 3,7 Innengeräusch

Der Dacia Jogger ist besonders bei höheren Geschwindigkeiten kein leises Auto, wie der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 70,5 dB(A) belegt. Hier wirkt sich die dürftige

Dämmung negativ auf die Geräuschkulissee aus, besonders die Windgeräusche steigen dann deutlich an.

### 3,3 Klimatisierung

Im Jogger Extreme verbaut Dacia serienmäßig eine Klimaautomatik. Sie ermöglicht das Vorwählen der Temperatur auf das Grad genau, die Luftaustrittsbereiche (Scheibe, Mitte, Fußraum) sind aber nicht einzeln anwähl- und frei konfigurierbar. Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität eingestellt werden

(Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es mittig oder außen keine eigenen Luftdüsen, im Fußbereich jedoch schon. Die Mitfahrer der dritten Sitzreihe können zumindest die klappbaren Seitenfenster öffnen. Eine Sitzheizung für die Vordersitze kann optional geordert werden, getönte Scheiben ab B-Säule sind beim Extreme serienmäßig.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,6 Fahrleistungen

Auch wenn der Dreizylinder nur wenig Hubraum hat, bei Bedarf kann man dank Turboaufladung dennoch angemessen flott unterwegs sein. Das maximale Drehmoment von immerhin 200 Nm liegt für einen Turbobenziner spät an, erst bei 2.900 Touren entwickelt der Ottomotor seine volle Kraft. Man muss daher öfters mal einen Gang runterschalten, damit es zügig voran geht. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang ist in 7,9 s erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang in 11,8 s. Der vergleichsweise lang übersetzte sechste Gang

sowie das recht spät verfügbare maximale Drehmoment sorgen dafür, dass es im höchsten Gang eher mäßig vorangeht (60 bis 100 km/h in 20,8 s). Muss es schnell gehen, z. B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in 6,4 s möglich, von 80 auf 120 km/h vergehen 9,0 s. Das bei niedrigen Drehzahlen träge Ansprechen spiegelt sich zwischen 15 und 30 km/h wider, hierfür sind 2,1 s nötig. Laut Dacia beschleunigt der Jogger TCe 110 von null auf 100 km/h in 11,2 s und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 183 km/h.

### 3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der TCe 110 verfügt über knapp einen Liter Hubraum, verteilt auf drei Zylinder. Der Motor zeigt typische Dreizylinder-Vibrationen, die aber insgesamt ordentlich ausbalanciert sind und so kaum störend auffallen. Der Benziner ist akustisch stets präsent und fällt besonders bei niedrigen Touren durch ein deutlich vernehmbares Brummen negativ auf. Der Grund: Der Endtopf der Abgasanlage befindet sich auf Höhe des Fahrersitzes

und ist dadurch gut zu hören.

Die Leistung entfaltet sich unter 2.000 1/min ziemlich zögerlich, das verzögerte Ansprechverhalten sowie die mäßige Dosierbarkeit trüben den Fahrspaß besonders im Stadtverkehr, wo man selten konstant fährt, sondern besonders häufig beschleunigt.

### 2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das manuelle Sechsganggetriebe lässt sich insgesamt gut schalten und hakt auch bei schnellen Gangwechseln nicht, hier kann der Jogger mit deutlich teureren Modellen mühelos mithalten. Die Schaltwege passen, der Rückwärtsgang sitzt „vorn links“ und ist über einen Ring am Knauf gegen versehentliches Einlegen gesichert.

Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, bei einem unsensiblen Kupplungsfuß ruckt es aber spürbar. Der sechste Gang ist in Anbetracht der Motorleistung insgesamt lang übersetzt, der Motor dreht bei 130 km/h mit 2.700 1/min. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet angenehm unauffällig.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Dacia Jogger legt eine gute Fahrstabilität an den Tag. Bei höheren Geschwindigkeiten hat man aufgrund der recht soften Fahrwerksauslegung und der indirekten Lenkung zwar ein etwas indifferentes Fahrgefühl, dennoch zieht der Rumäne sauber seine Bahnen. Im Grenzbereich schiebt der Van gut kontrollierbar über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab, das Heck bleibt selbst bei provozierten Lastwechseln sicher in der Spur. Das serienmäßige ESP (elektronische Stabilitätsprogramm) greift im Notfall unterstützend ein.

Auch im ADAC Ausweichtest schlägt sich der Jogger bemerkenswert gut. Zwar kommen aufgrund der ausgeprägten

Untersteuertendenz und der unpräzisen Lenkung kein sportliches Fahrgefühl auf, was man bei einem siebensitzigen Familienvan auch nicht erwarten darf, an der Fahrsicherheit gibt es auch wegen der effektiven ESP-Regelung jedoch wenig zu kritisieren – und die hat bei einem Familienauto eindeutig Priorität.

Die Vorderräder kommen aufgrund der überschaubaren Leistung des Einliter-Turbobenziners nur selten an ihre Traktionsgrenze. Auch hier schreitet die Antriebs-schlupfregelung bei Bedarf effektiv ein und sorgt dafür, dass die Vorderräder wieder Traktion finden.

### 3,5 Lenkung

Dacia verbaut im Jogger eine elektrische Servolenkung, womit eine variable Servounterstützung in Abhängigkeit der Geschwindigkeit umgesetzt wird. Beim Rangieren ist die Lenkung somit angenehm leichtgängig. Die Lenkung ist wie bei Dacia üblich auch beim Jogger ziemlich indirekt übersetzt (3,2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag), die Präzision lässt dadurch und aufgrund des entkoppelten Lenkgefühls zu wünschen übrig.

### 1,9 Bremse

⊕ Obwohl der Dacia Jogger vergleichsweise klein bereift ist und lediglich über Trommelbremsen an der Hinterachse verfügt, verzögert der siebensitze Van bemerkenswert gut. Er benötigt gerade einmal 33,4 m, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Interessant: Ein kürzlich getesteter Porsche Taycan Sport Turismo GTS der optionalen, sündhaft teuren Keramik-Bremsanlage verzögerte exakt genauso gut.

## 3,3 SICHERHEIT

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Jogger verfügt serienmäßig über einen Frontradarsensor. Damit werden die Kollisionswarnung und das Notbremssystem umgesetzt, von 7 bis 170 km/h wird auf vorausfahrende Hindernisse gebremst, bis 80 km/h auf stehende. Sogar ein Kreuzungsassistent ist integriert, wobei die Funktionalität nur zufriedenstellend ist, weil eine Frontkamera zur besseren Erkennung der Szenarien nicht vorhanden ist. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Tempomat sind Serie. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenso an Bord wie ein adaptives Bremslicht. Gegen Aufpreis ist für den Rumänen ein Totwinkelwarner erhältlich, der allerdings nicht sonderlich weit nach hinten „blicken“ kann, da er nicht auf Radarsensoren, sondern lediglich auf die Ultraschallsensoren in der Heckschürze zurückgreift.

### 3,4 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht der neue Dacia Jogger lediglich einen von fünf Sternen (Test 04/2022). Für die Insassensicherheit gibt es bei den Crashtests 70 Prozent der möglichen Punkte. Der Dacia ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind an allen äußeren Sitzen verbaut. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von gut 2 m guten Schutz, hinten reichen sie leider nur für Personen bis etwa 1,75 m. Ein Trennnetz ist zumindest optional erhältlich

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

und lässt sich sowohl hinter den Rücksitzen der zweiten Reihe oder hinter den Vordersitzen anbringen. Im Kofferraum finden sich lediglich zwei Ösen – ein Netz lässt sich damit am Ladeboden nicht spannen.

### 3,1 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der Jogger mit 69 Prozent der erreichbaren Punkte ein befriedigendes Ergebnis im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm. Auf den hinteren äußeren Plätzen lassen sich Kindersitze mit dem Gurt problemlos befestigen.

⊕ Die äußeren Gurte sind lang und die Anlenkpunkte ideal. Isofix inklusive i-Size-Freigabe steht auf den äußeren Plätzen der Rückbank zur Verfügung, leider sind die Klemmbügel zwischen den Polstern nicht optimal zu erreichen. Auch mit dem Gurt kann man hier Sitze gut befestigen, die Gurtschlösser sind allerdings nicht starr befestigt und erschweren so das einhändige Angurten. Der Beifahrersitz eignet sich ebenfalls gut für die Kindersitzmontage, auch wenn diese hier lediglich mit dem Gurt möglich ist.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich zu einfach von Kindern deaktivieren. An den elektrischen Fensterhebern vorn gibt es nur auf der Fahrerseite einen Einklemmschutz, das Beifahrerfenster sowie die hinteren Seitenscheiben müssen ohne diesen auskommen.

### 5,5 Fußgängerschutz

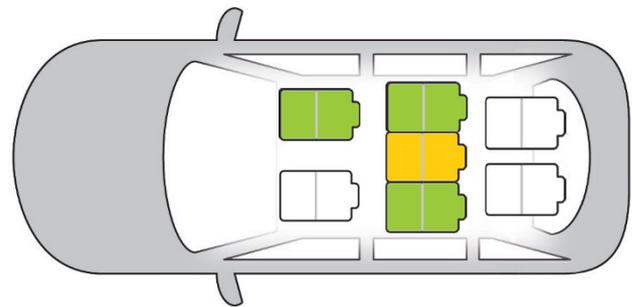
⊖ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm fällt das Ergebnis für den Fußgängerschutz schlecht aus. Der Jogger erhält nur 41 Prozent der möglichen Punkte. Der Bereich rundum die Frontscheibe sowie die Vorderkante der Motorhaube sind nicht nachgiebig genug gestaltet und bergen

⊖ Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

Die beiden Sitzplätze in der dritten Reihe sind lediglich für Sitzerhöhungen freigegeben. Der Mittelsitz in Reihe zwei ist für Kindersitze zugelassen, die eng zusammenliegenden Anlenkpunkte erschweren allerdings eine stabile Fixierung mit dem Gurt.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)  
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

im Falle eines Fußgängerunfalls ein erhöhtes Verletzungsrisiko für den Passanten. Der Notbremsassistent verfügt aufgrund der fehlenden Kamera nicht über eine Personenerkennung – das ist nicht zeitgemäß.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der Kraftstoffverbrauch des Jogger TCe 110 liegt im ADAC Eco-test bei insgesamt hohen 6,2 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 171 g/km, die 26 von 60 möglichen Punkten einbringt. Der Verbrauch innerorts liegt bei 6,4 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei 7,1 l/100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der Turbobenziner überzeugt mit einem sehr wirkungsvollen Abgasreinigungssystem. In allen Disziplinen, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, bleibt der Jogger

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

unter den Grenzwerten. Die Abgase werden zusätzlich mit einem Otto-Partikelfilter gereinigt. Dacia zeigt, dass auch in einem günstigen Modell eine vernünftige Abgasreinigung verbaut werden kann. Der Lohn sind volle 50 Punkte bei den

Schadstoffen. Zusammen mit den 26 Punkten für die CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt es für den Jogger TCe 110 damit 76 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der siebensitzige Dacia Jogger ist aktuell ab 17.000 Euro zu haben. Interessanterweise handelt es sich dabei um die Autogas-Variante „Eco-G“, mit dem einzig verfügbaren Benziner unter Haube schlägt der Jogger mit mindestens 17.400 Euro zu Buche. In der getesteten Ausführung „Extreme“ kostet der neue Jogger mindestens 20.200 Euro und ist damit zwar alles andere als ein Sonderangebot, unter den siebensitzigen Vans aber konkurrenzlos günstig. Zudem hält sich zumindest der absolute Wertverlust dank des günstigen Kaufpreises in Grenzen. Die Ausstattung umfasst

das Nötigste, es gibt nur wenige Extras und die sind zudem sehr günstig. Die Steuer liegt für die Testvariante bei 90 Euro pro Jahr. Auch die Versicherung kommt nicht teuer, dank moderater Haftpflicht- und Kaskoeinstufungen. Die Kosten für Wartung und Reparaturen liegen ebenfalls auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Dacia gibt erfreulicherweise eine dreijährige Fahrzeuggarantie bis 100.000 km, allerdings lediglich sechs Jahre Garantie gegen Rost und mickrige zwei Jahre auf den Lack.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Jogger TCe 110 Essential	Jogger TCe 100 ECO-G Essential
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	74 (102)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2900	170/2000
0-100 km/h [s]	10,5	12,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,60/5,6   S	7,60/7,6   FG
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	127/127	118/118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/23/17	20/23/17
Steuer pro Jahr [Euro]	86	66
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	529	487
Preis [Euro]	16.500	16.100

#### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM	
Hubraum	999 ccm
Leistung	81 kW/110 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.900 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,70 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R 16/-
Länge/Breite/Höhe	4.547/1.784/1.631 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/582 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	160/1.807 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	640/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Marokko, Tangier

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3. Gang)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	7,9/11,8/20,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 96W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,8/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,6/7,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	805 km
Innengeräusch 130 km/h	70,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/582 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/645/1.670 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>168 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>52 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>123 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>219 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	562 Euro		
Steuer pro Jahr	90 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/23/17		
Basispreis Jogger TCe 110 Extreme (7-Sitzer)	20.200 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.02.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	21.050 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.720 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	250 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung Zubehör	497 Euro
Metalllackierung	ab 550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,8**

### AUTOKOSTEN

**1,9**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,2</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,6</b>
Verarbeitung	4,0	Fahrleistungen	2,6
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,3
Licht und Sicht	4,0	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,5	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	3,5
Kofferraum-Variabilität	3,9	Bremse	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>3,3</b>
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Multimedia/Konnektivität	3,6	Passive Sicherheit - Insassen	3,4
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	5,5
Innenraum-Variabilität	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,2</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,3</b>	Verbrauch/CO2	3,4
Federung	2,7	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,8		
Innengeräusch	3,7		
Klimatisierung	3,3		

Stand: August 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner