



Dacia Jogger TCe 100 ECO-G Comfort (5-Sitzer)

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (74 kW/102 PS)

Ginge es beim Autokauf allein um eine pragmatische Kosten-Nutzen-Rechnung, der Dacia Jogger würde jede Zulassungsstatistik einsam anführen. Schließlich ist der 4,55 m lange Hochdachkombi nicht nur einer der letzten Siebensitzer-Vans auf dem Markt, er ist obendrein auch schon ab 16.100 Euro zu haben. Nur zum Vergleich: der günstigste VW Golf kostet derzeit knapp 30.000 Euro, ein Touran ist sogar erst ab 36.250 Euro zu haben. Und damit nicht genug. Das 102 PS starke Einstiegsmodell Jogger TCe 100 ECO-G lässt sich sowohl mit Benzin als auch mit Autogas betanken. Sind beide Tanks (50l Benzin, 40l Flüssiggas) gefüllt, bringt es der große Rumäne auf eine Gesamtreichweite von mehr als 1200 km.

Platzangebot, Fahrleistungen und Ausstattungsumfang sind dabei besser als man es in dieser Preisklasse erwarten würde. Hier setzt Dacia auf viele Komponenten von Konzernmutter Renault. So ist ein Multimedia-System mit Bluetooth und Lenkradtasten ebenso Standard wie die flexible Dachreling. Deutlich mehr Extras wie Klimaanlage, Tempomat und Einparkhilfe hinten kommen mit der hier getesteten Comfort-Version (für faire 1700 Euro) Aufpreis an Bord. Selbst der Federungskomfort des Jogger ist wirklich beachtlich, vor allem auf schlechten Pisten. Einzig bei der Material- und Verarbeitungsqualität muss man seine Erwartungen an die Preisklasse anpassen. Enttäuscht wird man aber auch hier nicht. Denn Abstriche zu den gemeinsamen Vorgängern Logan MCV, Lodgy oder Dokker - die der Jogger allesamt ersetzt - muss man keinesfalls machen. **Konkurrenten:** VW Touran, Renault Grand Scénic.

+ gute Platzverhältnisse, kurzer Bremsweg, tadellose Abgasreinigung, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis

- keine Ablagen im Kofferraum, schlechtes Crashtestergebnis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **1,6**

Zielgruppencheck

Familie **2,7**

Stadtverkehr **3,2**

60+ **Senioren** **2,5**

Langstrecke **3,4**

Transport **1,8**

Fahrspaß **3,7**

Preis/Leistung **2,2**

Ecotest ★★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Die Karosserie des Dacia Jogger 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

3,2 Alltagstauglichkeit

Der erste Blick auf den Ecotest-Verbrauch von 8,5 l pro 100 km mag überraschen. Doch dabei handelt es sich um 8,5 l Autogas, das derzeit für rund ein Euro pro Liter zu haben ist. Allein der Gasvorrat im 40-l-Tank ermöglicht eine theoretische Reichweite von etwa 470 km. Allerdings behält das Autogasmodell auch den herkömmlichen 50-l-Benzintank (umgeschaltet wird per Tastschalter neben dem Lenkrad. Der Benzinverbrauch des technisch baugleichen Dacia Jogger TCe110 lag im Ecotest bei 6,2 l Super auf 100 km, was eine zusätzliche Reichweite von 805 km ermöglichen würde. Insgesamt kann man mit beiden vollen Tanks also mehr als 1200 km am Stück fahren.

Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle unseres Testwagens 444 kg – das reicht selbst für fünf Erwachsene samt kleinem Gepäck. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt

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 erahnen. 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 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.

außen nicht wie 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.

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 645 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen. Ein Ersatzrad gibt es für die ECO-G-Variante nicht.

⊕ 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 für den Benzintank hat der Jogger nicht zu bieten.

Die Scheinwerfer sind technische Mischlinge: Das Ablendlicht setzt auf LED-Leuchtmittel, beim Fernlicht muss man mit Halogen vorliebnehmen. Sie leuchten nicht besonders hell, in Verbindung mit dem weißlichen



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

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 Aufpreis von 550 Euro erhält man das Komfortpaket mit schlüssellosem 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

0,9 Kofferraum-Volumen

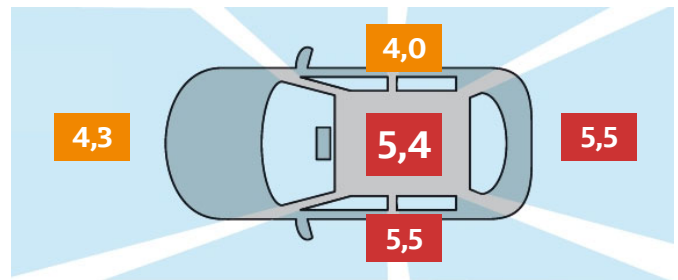
⊕ Der fünfsitzige Jogger kann mit einem ordentlichen Gepäckabteil aufwarten, verschenkt aber aufgrund der nicht ausbaubaren zweiten Sitzreihe einiges an Stauraum. Unter die Laderaumabdeckung passen 635 Liter Gepäck ins Heck. Entfernt man sie und belädt dachhoch, passen 1050 l oder 20 Getränkekisten in den Kofferraum hinein. Durch Umlegen und Vorklappen der beiden Rücksitzbänke und Beladung bis zur Fensterunterkante ergibt sich ein Volumen von 940 l. Belädt man den Jogger bei umgelegten Rücksitzen komplett bis unters Dach, was durch die optionale Netztrennwand bedenkenlos möglich ist, finden beeindruckende 1.760 l Platz.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe kann einfach über einen Knopf an der Griffkante 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.

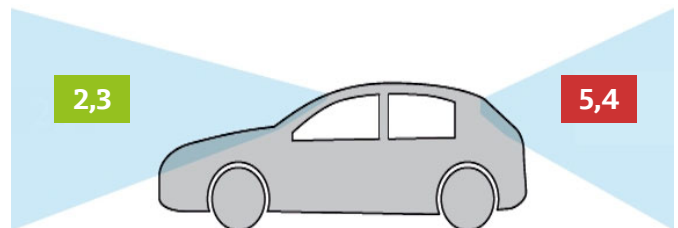
Rundumsicht

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.



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.



Mit 5 Sitzplätzen bietet der Kofferraum des Jogger sehr ordentlichen Platz für das Gepäck.

⊖ 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.

3,8 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.

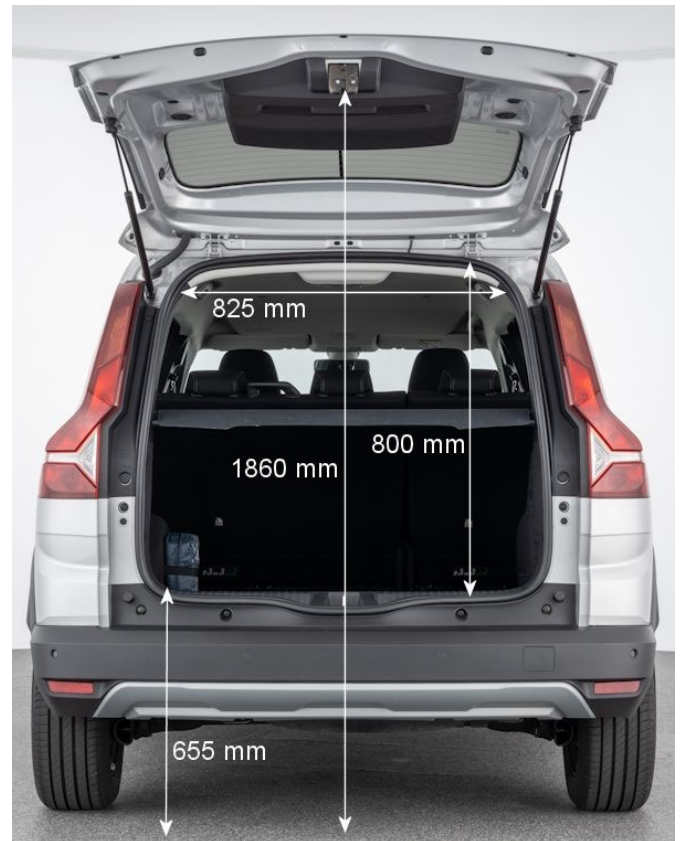
⊖ Das Umlegen und Vorklappen der Sitze ist im Vergleich zu zugegebenermaßen deutlich teureren Vans mit ausgeklügelten, im Fahrzeugboden versenkbaren Sitzsystemen etwas mühsamer – hier macht sich der günstige Preis des Jogger bemerkbar. Es gibt nur zwei kleine Haken oben in der Kofferraumverkleidung zum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



Die ca. 66 cm niedrige Ladekante macht das Be- und Entladen zu einer verhältnismäßig angenehmen Tätigkeit.

aufzurufen. Ist der Motor noch kalt, weist zusätzlich eine blaue Kontrollleuchte extra darauf hin. Der serienmäßige Bordcomputer informiert über Verbrauchs- und Streckenparameter. Links vom Lenkrad sitzt zudem der Umschalter für Gas- beziehungsweise Benzinbetrieb.

⊖ Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung kann man nicht anpassen. Viele Schalter sind zwar beleuchtet, die der Spiegeleinstellung oder die Tasten am Dachhimmel aber nicht. Die Leuchtweitenregulierung (ebenso unbeleuchtet) wird



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

manuell über einen Drehregler unten am Armaturenbrett vorgenommen. Die Fenster lassen sich mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen.

3,7 Multimedia/Konnektivität

In der Comfort-Ausstattung wartet der Jogger serienmäßig mit einem Multimediasystem 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 Navigations-

system, kommen zwei Lautsprecher hinzu. Mit der „Sprachsteuerung“ können Funktionen im gekoppelten Handy gesteuert werden, wenn es dies unterstützt – das Mediasystem selbst lässt sich mit Sprachbefehlen nicht bedienen.

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

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

3,3 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 optional erhältlichen dritten Sitzreihe: Um dort eine ausreichende Beinfreiheit zu schaffen, ist die mittlere Sitzbank relativ weit vorn fest am Fahrzeugboden angeschlagen. Hilfreich wäre hier eine Längsverstellung, damit man zumindest bei Bedarf die Beinfreiheit vergrößern könnte.



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

3,3 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität kann der Jogger trotz einer optionalen dritten Sitzreihe nicht richtig überzeugen. Dies liegt daran, 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. 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 Klapptische samt integriertem Becherhalter.

3,4 KOMFORT

2,7 Federung

Der Jogger bietet einen sehr 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

Der Sitzkomfort geht in Ordnung, auch wenn man eine Mittelarmlehne vermisst und die Armauflagen in den Türen ungepolstert sind. 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. Auch eine Gurthöhenverstellung wird im Jogger vermisst.

In der zweiten Reihe sitzt man auf einer weichen und kaum konturierten Bank.

3,6 Innengeräusch

Der Dacia Jogger ist besonders bei höheren Geschwindigkeiten kein leises Auto, wie der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 69,9 dB(A) belegt. Hier wirkt sich die dürftige

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

3,6 Klimatisierung

Im Jogger Comfort verbaut Dacia serienmäßig eine manuelle Klimaanlage. Die Automatik kostet 300 Euro extra. 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.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Auch wenn der Dreizylinder nur wenig Hubraum hat, bei Bedarf kann man dank Turboaufladung dennoch angemessen flott unterwegs sein. Das maximale Drehmoment von 170 Nm liegt bei 2.000 Touren an. Über einen kleinen LPG-Knopf links vom Lenkrad kann der Betrieb von Benzin auf Flüssiggas umgestellt werden. Beim Fahren merkt man vom Kraftstoffwechsel nichts. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang ist in 8,7 s erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang in 12,8 s. Der vergleichsweise lang übersetzte sechste Gang sowie

das überschaubare Drehmoment sorgen dafür, dass es im höchsten Gang eher lahm vorangeht (60 bis 100 km/h in 22,1 s). Muss es schnell gehen, z. B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in 7,4 s möglich, von 80 auf 120 km/h vergehen 10,5 s. Das bei niedrigen Drehzahlen träge Ansprechen spiegelt sich zwischen 15 und 30 km/h wider, hierfür sind 2,2 s nötig. Laut Dacia beschleunigt der Jogger TCe 100 ECO-G von null auf 100 km/h in 12,3 s und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h.

3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Unter der Haube des Jogger TCe 100 ECO-G versteckt sich ein Dreizylinder-Turbomotor mit einem Liter Hubraum. Der Motor ist akustisch stets präsent und fällt besonders bei niedrigen Touren durch ein deutlich vernehmbares Brummen auf. Auch die typischen Dreizylinder-Vibrationen sind zu vernehmen, stören aber nicht. Die Leistung entfaltet sich unter 2.000 1/min

etwas zögerlich. Dafür läuft der Direkteinspritzer wahlweise mit Benzin oder günstigerem Autogas. Umgeschaltet wird per Taster links vom Lenkrad. Eine Veränderung im Motorlauf oder in den Fahrleistungen sind dabei nicht zu spüren.

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 3.000 1/min. Die Start-Stopp-Automatik des Motors arbeitet angenehm unauffällig.

2,8 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 Familienvan auch nicht erwarten darf, an der Fahrsicherheit gibt es auch wegen der effektiven ESP-Regelung wenig zu kritisieren – und die hat bei einem Familienauto eindeutig Priorität. Die Vorderräder kommen aufgrund der überschaubaren Leistung des Einliter-Turbomotors 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.

2,5 Bremse

Obwohl der Dacia Jogger vergleichsweise klein bereift ist und lediglich über Trommelbremsen an der Hinterachse verfügt,

verzögert der fünfsitzige Van anständig. Er benötigt 35,1 m, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen.

3,3 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Jogger verfügt serienmäßig über einen Frontradsensor. 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 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.






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

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

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

einhandige 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. Der Mittelsitz in Reihe zwei ist für Kindersitze zugelassen, die eng zusammenliegenden Anlenkpunkte erschweren allerdings eine stabile Fixierung mit dem Gurt.

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 im Falle eines Fußgängerunfalls ein erhöhtes Verletzungs-

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

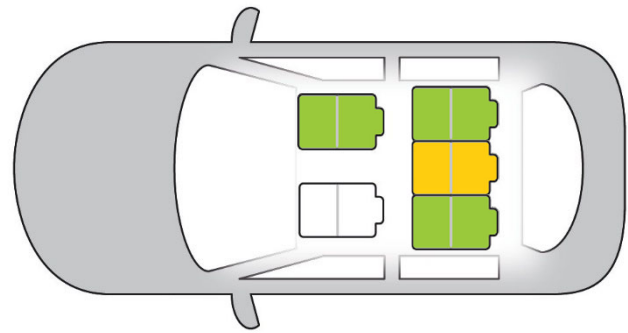
Der Kraftstoffverbrauch des Jogger TCe 100 ECO-G liegt im ADAC Ecotest bei insgesamt hohen 8,5 l Autogas pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 154 g/km, die 32 von

1,0 Schadstoffe

Der bivalente Turbomotor überzeugt mit einem sehr wirkungsvollen Abgasreinigungssystem. In allen Disziplinen, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus, der weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, bleibt der Jogger unter den Grenzwerten. Die Abgase werden zusätzlich mit einem Otto-Partikelfilter gereinigt. Dacia zeigt, dass auch in einem

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)

risiko für den Passanten. Der Notbremsassistent verfügt aufgrund der fehlenden Kamera nicht über eine Personenerkennung – das ist nicht zeitgemäß.

60 möglichen Punkten einbringt. Der Verbrauch innerorts liegt bei 8,2 l, außerorts bei 7,6 l und auf der Autobahn bei 10,1 l/100 km.

günstigen Modell eine vernünftige Abgasreinigung verbaut werden kann. Der Lohn sind volle 50 Punkte bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 32 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Jogger TCe 100 ECO-G damit 82 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

1,6 AUTOKOSTEN

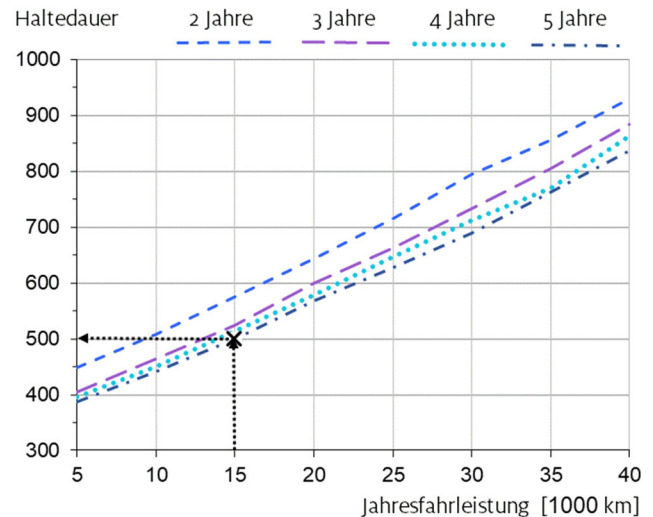
1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der fünfsitzige Dacia Jogger TCe 100 ECO-G ist aktuell ab 16.100 Euro zu haben. Damit ist die Autogasvariante die günstigste Version der Baureihe. In der getesteten Ausführung „Comfort“ kostet der Jogger mindestens 17.700 Euro und ist damit ein echtes Sonderangebot.

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 66 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 499 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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
CO2 [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]	521	488
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-Turbomotor, bivalent (Autogas/Benzin), Euro 6d-ISC-FCM	
Hubraum	999 ccm
Leistung	74 kW/102 PS bei 4.600 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,6 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.547/1.784/1.631 mm
Leergewicht/Zuladung	1.298/426 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	607/1.819 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	645/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt (Benzin/LPG)	50 l/40 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Marokko, Tangier

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,7/12,8/22,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	205/ 60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,8/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	8,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,2/7,6/10,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	138 g/km (WTW* 154 g/km)
Reichweite	470 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.280/444 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	635/940/1.760 l

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

Betriebskosten	120 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	121 Euro	Wertverlust	199 Euro
Monatliche Gesamtkosten	499 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/23/17		
Basispreis Jogger TCe 100 ECO-G Comfort (5-Sitzer)	17.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.02.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	17.290 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.432 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. 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 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. * 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	450 Euro (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	450 Euro (Paket)/-
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	300 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/300 Euro
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	250 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung Zubehör	ab 426 Euro (zzgl. Montage;Zubehör Dacia)
Metalllackierung	ab 550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,6

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

Stand: September 2022
Test und Text: Markus Schönfeld