



Dacia Lodgy 1.5 dCi 110 FAP Prestige

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

Mit "flexibel, praktisch, preisgünstig" wird der neue Lodgy aus dem Hause Dacia beworben. Eine gewisse Flexibilität ist wegen einer zweiten, ausbaubaren Sitzreihe zwar vorhanden, serienmäßig ist der Lodgy jedoch nur mit fünf Sitzplätzen ausgestattet. Praktisch veranlagt ist der Van aber allemal. Im großzügigen Kofferraum finden 21 handelsübliche Getränkeboxen Platz. Preisgünstig präsentiert sich die getestete Großraumlimousine mit einem Anschaffungspreis ab 16.290 Euro ebenfalls. Doch was bietet der Lodgy jenseits der beschriebenen Attribute? Verarbeitung und Materialqualität sind zufriedenstellend und das Fahrwerk zeigt sich recht komfortabel, wenn auch eine Feinabstimmung nicht schaden würde. Angetrieben wird der Dacia von einem 1,5-l-Selbstzünder mit 107 PS - das reicht zum Mitschwimmen, schnelle Zwischenspurts lassen sich jedoch nur schwer realisieren. Und wie schlägt sich das Aggregat beim ADAC EcoTest? Mit zwei von fünf Sternen eher mäßig - der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,6 l/100 km. Alles in allem zielt der Lodgy auf eine praktisch orientierte Zielgruppe ohne Luxusansprüche ab - dies gelingt ihm gut. **Karosserie-varianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Orlando, Citroen C4 Picasso, Ford C-MAX, Mazda 5, Opel Zafira Tourer, Renault Scénic, Toyota Verso, VW Touran.

- +** gute Alltagstauglichkeit, gute Übersicht des umliegenden Verkehrs, großzügiges Kofferraum-Format, günstige Autokosten
- kratzempfindliche Kunststoffe im Innenraum, Sitze mit wenig Seitenhalt, schwache Heizleistung



ADAC-URTEIL

3,0 AUTOTEST

1,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,8 Langstrecke

1,6 Transport

3,1 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: August 2012
Text: Martin Poloczek

Verarbeitung

Insgesamt zeigt sich der Lodgy zufriedenstellend verarbeitet, wenn sich auch Schwächen am Finish feststellen lassen. Anbauteile sind nicht gleichmäßig eingepasst und das Spaltmaß variiert. Der Innenraum präsentiert sich sachlich und übersichtlich. Kunststoffe in unterschiedlichen Farbtönen und schwarz lackierte Applikationen werben es optisch auf.

⊕ Die Motorhaube wird über einen Dämpfer 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 ordentlich entgratet. Die Rasterungen des Staufachs im Armaturenbrett sind sehr grob. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Schlüssel aufgesperrt werden. Die Türausschnitte sind kaum gegen eintretenden Schmutz von außen abgedichtet, haben aber vorn Schutzleisten. 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 Wechsel der Scheinwerferlampen ist wenig Platz im Motorraum.

Alltagstauglichkeit

Der Lodgy kann mit einer guten Alltagstauglichkeit überzeugen.

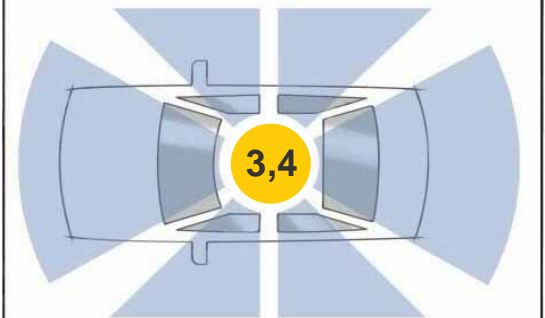
⊕ Er bietet serienmäßig fünf und gegen Aufpreis sieben Sitzplätze, dann lässt sich die zweite Sitzreihe auch ausbauen. Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis 893 km möglich (in Abhängigkeit des Testverbrauchs). Die Zuladung fällt mit 584 kg üppig aus. Auf dem Dach dürfen 80 kg transportiert werden (Dachreling serienmäßig). Für den Fall einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Reserverad zur Verfügung (gegen Aufpreis).

⊖ Das Reserverad ist schlecht zugänglich, da es am Unterboden befestigt ist.

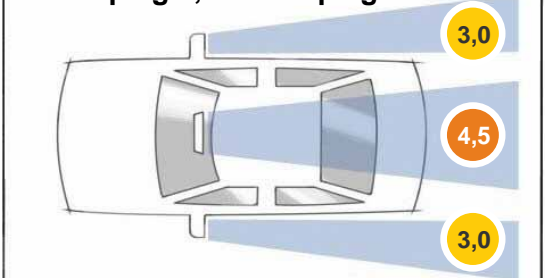
Sicht

Im Sicht-Kapitel präsentiert sich der Lodgy durchschnittlich. Er schneidet bei der ADAC Rundumsichtmessung zwar zufriedenstellend ab, bietet aber kein besonders gutes Lichtsystem.

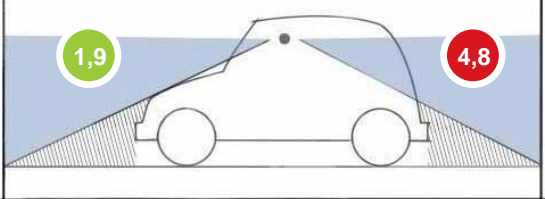
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



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. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man bei Helligkeit besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Bei Dunkelheit leuchtet das Halogenlicht die Fahrbahn zufriedenstellend aus.

⊖ Hinter dem Fahrzeug liegende Gegenstände können aufgrund der hohen Fensterlinie schlecht erkannt werden. Die Sicht im Innenspiegel fällt aufgrund des kleinen Formats dürftig aus. Nur am Heck gibt es serienmäßig Parksensoren. Es sind weder Xenon-Scheinwerfer noch Kurven- oder Abbiegelicht erhältlich.

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 Insassen (außer für den Fahrer) Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Die Türhalterungen sind recht schwach dimensioniert und halten nicht immer zuverlässig.

1,0 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen ist sehr großzügig.

⊕ Ist die zweite Sitzbank ausgebaut fasst das Ladeabteil großzügige 725 l. Legt man zusätzlich die Rücksitzlehne um, lassen sich 1090 l verstauen (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dann lässt sich der Kofferraum auch bis unters Dach beladen. In diesem Zustand lassen sich 21 handelsübliche Getränkekisten einladen.

⊖ Bei eingebauter zweiter Sitzreihe gehen nur noch 165 l in den Kofferraum, oder zwei Getränkekisten.



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

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

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

⊖ Der Kofferraum ist verhältnismäßig tief, so dass sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur noch zufriedenstellend erreichen lassen. Der Kofferraum hat keine Beleuchtung. Bei umgelegter Lehne entsteht eine hohe, störende Stufe.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität ist durchschnittlich.

- + Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen, dies funktioniert zwar nur von vorn, aber ohne großen Kraftaufwand.
- Kleine Utensilien lassen sich kaum fixieren, dafür gibt es lediglich ein kleines Netz in der Seitenwand. Die zweite Sitzreihe lässt sich nur mit Bändern gegen unbeabsichtigtes Zurückklappen sichern. Die erste Sitzreihe lässt sich vollkommen nach vorn umlegen, rastet aber nicht ein, so dass diese bei dynamischem Beschleunigen von alleine wieder zurück fällt.

2,7 INNENRAUM

3,1 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, über einen 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 Antipppfunktion), einen Regensensor gibt es aber leider nicht. Das Licht wird über einen gut greifbaren Drehschalter im Blinkerhebel aktiviert. Die Nebelleuchterschalter befinden sich ebenfalls dort, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Rundinstrumente lassen sich zwar gut ablesen, allerdings ist die Skala des Drehzahlmessers für einen Diesel viel zu groß - einen roten Bereich gibt es nicht. 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.

- Das Klimaanlagenbedienteil ist weit unten, 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 und 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.



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

2,2 Raumangebot vorne*

Vorn bietet der Lodgy ein ordentliches Raumangebot.

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

2,6 Raumangebot hinten*

Im Fond hat man deutlich weniger Platz, besonders in der zweiten Sitzreihe.

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

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht das Platzangebot nur noch für Passagiere bis 1,80 m. Ganz hinten ist es nochmal etwas enger, im Ganzen ist das Raumempfinden aber noch akzeptabel.



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

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist ausreichend. Die Lehne des Beifahrersitzes lässt sich nahezu vollständig nach vorn umlegen und als Tisch nutzen. Die optionale zweite Sitzreihe lässt sich ausbauen.

3,1 KOMFORT

2,6 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, steigen jedoch Geschwindigkeiten oder Zuladung schwingt speziell 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 Einzelhindernisse und Querfugen spricht vor allem die Hinterachse nur zufriedenstellend an und reicht diese deutlich durch. Vertikalschwingungen zeigen sich gut gedämpft, Seitenneigungen sind besonders in langen, schnellen Kurven oder bei dynamischen Lenkvorgängen ausgeprägter. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge dringen nicht zu unangenehm in den Innenraum. Im Stadtbetrieb kann ein guter Fahrkomfort attestiert werden.

3,0 Sitze

Der Sitzkomfort ist insgesamt zufriedenstellend, das Sitzpolster ist angenehm gefedert.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich in drei Positionen in der Höhe einstellen. Dies gelingt jedoch nicht so leicht, da die Rasterungen recht grob sind. Die Konturen der Vordersitze gehen noch in Ordnung, bieten aber wenig Körperunterstützung. Die Rückenlehnen sind vorn wie hinten hoch. Der Fahrer kann eine recht angenehme Sitzposition einnehmen, allerdings fällt die Sitzfläche recht kurz aus. Die Fußablage ist breit, besitzt aber kein Trittbrett.

– Aufgrund der schwachen Konturierung lässt der Seitenhalt auf allen Plätzen zu Wünschen übrig. In der ersten Sitzreihe ist die Sitzposition noch zufriedenstellend, wobei eine größere Oberschenkelauflage schön wäre. In der zweiten Sitzreihe hat man nahezu keine Oberschenkelunterstützung, da die Rückbank nicht weit genug vom Boden ist. Eine Lordosenstütze ist nicht vorhanden.

3,0 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel ist zufriedenstellend, wenn auch Motor- und Fahrgeräusche dauerhaft im Innenraum präsent sind, allerdings nicht zu unangenehm werden.

+ Der gemessene Geräuschpegel beträgt rund 70 dB(A) bei 130 km/h. Poltergeräusche vom Fahrwerk sind gelegentlich vorhanden, stören jedoch nicht übermäßig.

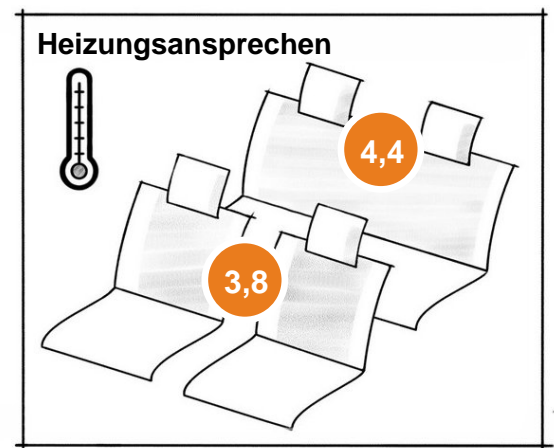
– Windgeräusche sind bereits bei 100 km/h deutlich im Innenraum zu vernehmen und steigen mit den Geschwindigkeiten weiter an.

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 der zweiten Sitzreihe lassen sich zu Gunsten der 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.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen reiht sich der Lodgy im hinteren Klassenmittelfeld ein. Angetrieben wird der rund 1350 kg (Leergewicht) schwere Van von einem 1,5-l-Turbo-Diesel mit 107 PS.

+ Im vierten Gang sind die Elastizitätswerte noch guter Klassendurchschnitt.

– Im fünften und sechsten Gang kann der Motor keine guten Elastizitätswerte vorweisen, hier wirkt er recht träge. Doch benötigt der Lodgy auch für den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) recht lange 7,5 Sekunden.

3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des Dieselaggregats ist akzeptabel, jedoch nichts Berühmtes.

– Vibrationen sind in jedem Drehzahlbereich am Lenkrad spürbar, nur die Intensität ändert sich. Im untertourigen Lastbereich ist ein deutliches Karosseriedröhnen vorhanden und gegen Ende des Drehzahlbandes macht der Motor ebenfalls auf sich aufmerksam.

2,5 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 Berganfahrhilfe ist nicht vorhanden.

2,5 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung ist insgesamt stimmig, die Ganganschlüsse passen. Die Gesamtübersetzung wurde recht lang gewählt.

+ Durch die lange Gesamtübersetzung herrschen bei 130 km/h spritsparende Drehzahlen von 2300 U/min vor.

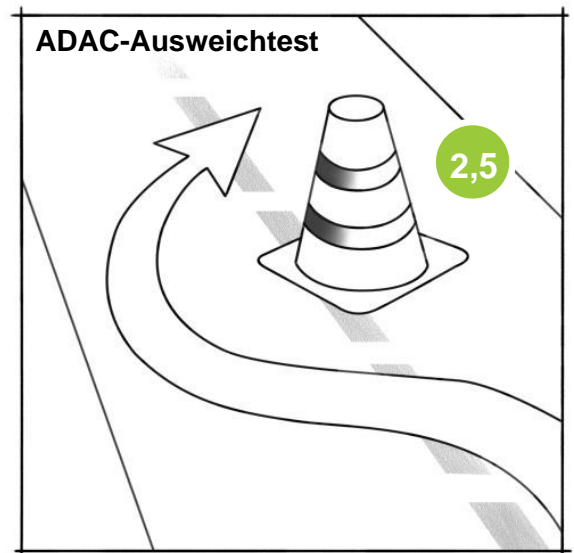
– Durch das lang ausgelegte Getriebe muss schon bei kleinen Steigungen zurückgeschaltet werden.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 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 recht unbeeindruckt. Bei rutschigem Untergrund bremsst eine Traktionskontrolle durchdrehende Räder. Beim ADAC Ausweichtest kann der Lodgy ein noch gutes Ergebnis einfahren: Bereits beim ersten Anlenken sehr starkes Überschieben und harte ESP-Eingriffe, was einen starken Geschwindigkeitsabbau zur Folge hat - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Seitenneigungen sind zwar vorhanden, Kippgefahr besteht jedoch nicht. Hebt man das Gas in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck etwas, das ESP verhindert allerdings ein Schleudern.



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.

2,9 Lenkung*

Ansprechen und Präzision der Lenkung gehen in Ordnung, wenn auch, speziell in langen Kurven, Lenkkorrekturen notwendig sind.

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

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

2,5 Bremse

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

⊕ Aus 100 km/h benötigt der Lodgy rund 38 m bis zum Stillstand - damit liegt er im guten Mittelfeld.

2,8 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 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. Ein unbeabsichtigtes Starten des Motors ist möglich, da hierfür die Kupplung nicht betätigt werden muss.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest-Ergebnis liegt derzeit nicht vor, dennoch kann dem Lodgy ein zufriedenstellender Insassenschutz attestiert werden.

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

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,60 m guten Schutz, hier könnte auch der Abstand zum Kopf geringer sein. Im Falle eines Unfalls können an den Klapp-Türgriffen kaum Kräfte aufgebracht werden um die Türen zu öffnen.

2,4 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit schneidet der Lodgy noch gut ab.

⊕ Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofixhalterungen mit Ankerhaken. Die Gurte reichen auf allen Plätzen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf und die Gurtschlösser fallen kurz aus, so dass auch eine Einhandbedienung möglich ist. Auf dem Beifahrerplatz und den äußeren Plätzen hinten (1. und 2. Sitzreihe) 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 Plätzen der ersten Sitzreihe 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, für Rückhaltesysteme mehrerer Altersgruppen nicht. Im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Hinten gibt es bei den elektrischen Fensterhebern keinen Fingereinklemmschutz, der ein Verletzungsrisiko reduzieren würde.

3,0 Fußgängerschutz

Aktuell liegt ein Crashtest-Ergebnis noch nicht vor. Allerdings ist die hohe Front recht nachgiebig gestaltet, so dass von einem zufriedenstellenden Fußgängerschutz ausgegangen werden kann.

3,6 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

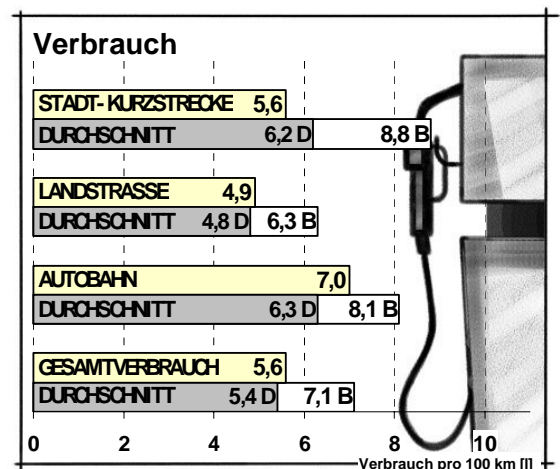
Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet der Van im hinteren Klassenmittelfeld.

⊖ Der Lodgy erhält mit einem CO2-Ausstoß von 180 g/km 22 Punkte. 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

Auch bei den Schadstoffen landet der Dacia im Klassenmittelfeld.

⊖ Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas recht gering, jedoch fallen im Autobahnzyklus hohe Stickoxid-Werte auf, so dass hier 27 Punkte vergeben werden können. In der Summe mit den CO2-Punkten erhält der Lodgy 49 Punkte - dies entspricht zwei von fünf Sternen beim ADAC EcoTest.



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

1,8 AUTOKOSTEN

2,5 Betriebskosten*

⊕ Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieseldieselfkraftstoff, ergibt niedrigere Betriebskosten.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

2,6 Wertstabilität*

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

1,5 Kosten für Anschaffung*

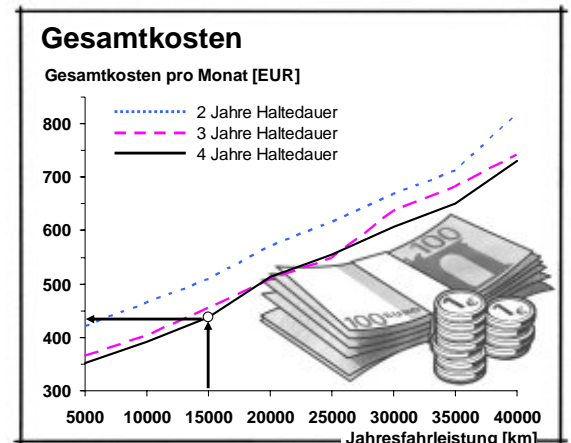
⊕ Bei den Anschaffungskosten kann der Lodgy punkten. Ein Grundpreis von 16.290 Euro geht für einen Wagen der unteren Mittelklasse völlig in Ordnung. Zudem zeigt sich der Testwagen im Klassenvergleich gut ausgestattet.

4,7 Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten fallen beim Lodgy hoch aus. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 154 Euro pro Jahr zu Buche. Doch auch die Versicherungseinstufungen sind insgesamt ungünstig. Während die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung sehr teuer sind, zeigt sich die Teilkaskoversicherung überschaubar (KH: 22; TK: 17; VK: 20).

0,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Abgesehen von den Fixkosten fallen alle anderen Kapitel der Autokosten günstig aus, so dass auch die monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich überschaubar bleiben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 437 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 MPI 85	1.5 dCi 90 FAP	1.5 dCi 110 FAP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1461	4/1461
Leistung [kW(PS)]	61(83)	66(90)	79(107)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	134/2800	200/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	14,5	12,4	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	169	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,1 S	4,2 D	4,4 D
CO2 [g/km]	165	109	116
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/17/17	22/20/17	22V/20V/17V
Steuer pro Jahr [Euro]	142	142	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	419	435	444
Preis [Euro]	9.990	13.490	15.290

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder 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)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,8/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/ 4,9/ 7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	116g/km/ 180g/km
Innengeräusch 130km/h	70,3dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4498/1751/1714 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2005 mm
Leergewicht/Zuladung	1342 kg/584 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	725 l/1090 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	665 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	890 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	191 Euro
Monatliche Gesamtkosten	437 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/20/17
Grundpreis	16.290 Euro

NOTENSKALA

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

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 2012 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 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
ABS	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	60 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag Knie für Fahrer	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem(hinen)	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	150 Euro
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung(Zubehör)	339 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Dachreling	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Seitenschutzleisten	Serie
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,0

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

*ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen