

## Testnotizen zum Dacia Lodgy Prestige dCi 110

Im Test vom 16. November bis zum 3. Dezember 2012.  
Kennzeichen: K – PR 7021

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund  
Springer Fachmedien München GmbH  
Aschauer Straße 30  
81549 München  
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69  
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

### Karosserie

Der **Bug** des Lodgy ist **gut einzusehen**. Aufgrund der großen Scheiben und der kastenförmigen Karosserie ist die **Rundumsicht sehr gut**. Der **Heckwischer** hält einen großen Bereich der Heckscheibe frei. Die Scheibenwischer vorn sind gleichläufig und lassen in der rechten oberen Ecke einen recht großen Bereich ungewischt.

Die **Ladekante** des Lodgy ist **angenehm niedrig**. Unter der weit öffnenden Heckklappe können 1,85 Meter große Fahrer noch bequem stehen, ohne Gefahr zu laufen, mit dem Kopf am Schloss anzuecken. Die **Heckklappe** hat nur eine zentral angeordnete Griffschale innen. Mit beherztem Griff und Schwung kann man die Klappe von innen zuwerfen, ohne sich die Hände beim Nachdrücken von außen schmutzig zu machen.

Der Testwagen hatte die umklapp- und herausnehmbare **Zweiersitzbank für die dritte Sitzreihe**, die man im „**Sitz-Paket**“ zusammen mit zwei ausklappbaren Seitenfenstern und einer zusätzlichen Innenleuchten oberhalb der Bank auch im Topmodell Prestige **gegen Aufpreis** bestellen muss.

Die **Laderaumabdeckung** ist fummelig und lässt sich nur mit zwei Händen einhängen. Im Taxibetrieb wird sie vermutlich gleich ausgebaut werden, zumal man sie für die Nutzung der Zweiersitzbank herausnehmen muss.

Die **Zweiersitzbank** lässt sich einfach und logisch nach vorne wickeln. Dazu muss man nur zwei rot lackierte Hebel nach unten drücken und zum Abklappen der Lehne zwei Schlaufen ziehen. Hinter der gewickelten Bank bleibt noch ein **ordentlicher Kofferraum**, sodass man die Bank in den meisten Fällen mit sich führen kann, bis sie gebraucht wird. Von der Heckklappe aus kann man sie einfach wieder herunterklappen. Beim Siebensitzer kann man hinter der Zweierbank noch zwei Bordgepäckstücke mitführen.

Die **großen Außenspiegel** bieten ein gutes Sichtfeld. Auf ihnen können Fahrlehrer Universal-Zusatzspiegel von Vogel einwandfrei befestigen, ohne die elektrische Verstellung der Serienspiegel zu beeinträchtigen.

Die **Tankentlüftung** ist deutlich besser als in allen anderen zuvor gefahrenen Dacia Logan MCV und Dacia Duster. Man kann den Lodgy gut randvoll betanken.

## Innenraum

Die **Einstiege** sind aufgrund der hohen Dachlinie und der großen Türausschnitte **vorn wie hinten bequem**. Der **Längsverstellbereich der Vordersitze** könnte für Sitzriesen ein wenig **knapp** werden. Sie müssen ihre Beine stark anwinkeln, auch ohne eingebaute Doppelbedienung, mit der aber erst recht. Einen **höhenverstellbaren Sitz** bekommt bei Dacia nur der Fahrer. Diese Höhenverstellung, die Höhenverstellung für das Lenkrad sowie höhenverstellbare Gurte vorn sind Bestandteil des „Modularitäts-Pakets“, das es in der Basisversion gar nicht, in der zweiten Ausstattungsstufe *Ambiance* gegen Aufpreis und in den oberen Varianten *Lauréate* und *Prestige* serienmäßig gibt. Die Höhenverstellung funktioniert nach wie vor mit einem dünnen Metallbügel und nur in unbelastetem Zustand. Auf eine Lendenwirbelstütze müssen Lodgy-Fahrer generell verzichten. Die vorderen **Kopfstützen** sind auch für große Menschen weit genug ausziehbar. Die Höhenverstellung der Kopfstützen der zweiten Reihe ist deutlich knapper. Immerhin gibt es dort serienmäßig drei Kopfstützen.

Der Fahrlehrer sieht gut auf den **mittig untergebrachten Tacho** und überblickt den Geschwindigkeitsbereich bis 130 km/h ganz. Das gilt auch für den Prüfer.

Die **Innenbeleuchtung** vorn mit einer zentralen Leuchte und einer Leselampe für den Beifahrer ist befriedigend. Zum Ausfüllen von Quittungen beziehungsweise von s reicht sie gerade noch aus. Über der zweiten und der dritten Sitzreihe gibt es jeweils eine weitere Leuchte.

Bei einem ganz nach hinten geschobenen Vordersitz sollte dessen Lehne so aufrecht stehen, wie es Ergonomen den Vielfahrern empfehlen, denn sonst drücken große Fahrgäste oder Prüfer in der **zweiten Reihe** mit den Knien an die Lehne. Auch bei aufrecht stehender Lehne nehmen die Knie großer Mitfahrer noch Kontakt mit der Vordersitzlehne auf, denn längs verstellbar ist die zweite, asymmetrisch geteilte Sitzreihe nicht. Der Fußraum in der zweiten Reihe ist sehr gut, die Kopffreiheit ebenfalls. Drei Jugendliche können wegen des ebenen Fußbodens nebeneinander recht bequem sitzen, während sich die Dreier-Bank eher nur zwei Erwachsene teilen sollten. Wie einige Vans hat der Lodgy im Dach oberhalb der dritten Sitzreihe den oberen Gurtanlenkpunkt für den Mittelsitz der zweiten Reihe.

Nach dem Durchstieg in die **dritte Reihe**, der in Vans genauso viel Sportsgeist fordert, sitzen dort auch Erwachsene noch erträglich, weil sie ihre Füße in einer Bodenvertiefung unterbringen und genügend Knie- sowie ausreichend Kopffreiheit haben. Anders als im auslaufenden Kombimodell Logan MCV laufen große Menschen nicht Gefahr, sich den Kopf am Dach anzustoßen.

Ab der „**Lauréate**“-Ausstattung, die vor allem wegen ihrer manuellen **Klimaanlage** und der **Nebelscheinwerfer** für Taxi- und Fahrschulunternehmer die Einstiegsversion sein sollte, hat der Lodgy oben auf der Armaturentafel ein praktisches Fach mit einer sauber verarbeiteten Abdeckung. Darunter passen beispielsweise Terminkalender im Format DIN A5. Unterlagen im Format DIN A4 bringt man im Lodgy nirgends unter. Sowohl das Handschuhfach als auch die schmalen Türablagen sind dafür zu klein. Vor dem Schalthebel hat der Lodgy zwei recht flache Getränkehalter, davor ein schmales Ablagefach. Dort abgestellte Becher dürfen nicht allzu hoch sein, sonst stoßen sie an die Mittelkonsole.

Eine Klimaautomatik bietet Dacia nach wie vor nicht einmal in der Topausstattung Prestige an. Die Regler der manuellen Klimaanlage sind nun griffgünstiger als bisher gestaltet. Gut verarbeitet sind sie auch. Die **Armaturentafel** und die Innenverkleidung bestehen nach wie vor aus **recht harten Kunststoffen**, die aber bestimmt gut zu reinigen sind.

Erstmals hat der Lodgy eine **Antipffunktion für den Blinker**. Neu sind auch die Tasten im Lenkrad für den Geschwindigkeitsbegrenzer – eine typisch französische Marotte. Statt wie bei Renault-Modellen wenigstens die Wahl zwischen Begrenzer und Regler per Wippschalter zu gestatten, gibt es nur den Begrenzer. Er muss erst über einen klitzekleinen Schalter weit unten in der Mittelkonsole eingeschaltet werden, bevor man ihn im Lenkrad bedienen kann. Eine umständliche Lösung!

Am **Bediensatelliten für das CD-Radio** und die Annahme von Telefongesprächen, den es seit Generationen bei Renault-Modellen gibt, ist funktionell nichts auszusetzen. Mit Klavierlack und silbernen Zierleisten versucht Dacia jetzt, den Innenraum etwas wohnlicher zu gestalten.

Eine auch funktionell **gute Neuerung** ist das „**Media-Nav**“, ein Navigationssystem mit 7-Zoll-Touchscreen und Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt Lenkradbedienung. Bei dem nur als Serienbestandteil des Prestige erhältlichen Navi kann man neue Ziele einfach und intuitiv einprogrammieren. Das Bildschirmbild ist gut gestaltet, die gesprochenen Abbiegehinweise sind manchmal umständlich formuliert. Die Routenführung ist nicht immer logisch.

Die **Koppelung eines iPhones** ist ebenso einfach und intuitiv möglich. Man bekommt **rasch auch ohne Bedienungsanleitung** heraus, wie man an die Anruflisten und an Telefonbucheinträge kommt. Die Suche innerhalb eines prall gefüllten Telefonbuchs erfordert aber einige Aufmerksamkeit, weil man keine Buchstabengruppen vorwählen kann, sondern immer von A abwärts scrollen muss.

Die **Heizung** des 1.5 dCi ist **recht schwach**. Ohne die zweite Lüfterstufe wird es lange nicht warm. Wer die kalten Füße wärmen möchte, stellt schnell fest, dass bei der Einstellung auf den Fußraum die Seitenscheiben beschlagen. Bei der Einstellung auf Scheiben, Innenraum und Fußraum gleichzeitig werden die hinteren Seitenscheiben auch auf längeren Fahrten nicht beschlagfrei, auch wenn die Klimaanlage läuft.

## **Motor und Antriebsstrang**

Der Vierzylinder-Diesel mit 1,5 Litern Hubraum **läuft leise und ist recht gut gedämmt**. Seine Höchstleistung von 70 kW/107 PS leistet er bei weithin üblichen 4.000/min. Sein maximales Drehmoment von 240 Newtonmetern fällt bei 1.750/min an. Das klingt nach gutem Durchzug aus niedrigen Drehzahlen, doch hat der 1.5 dCi ein besonders im zweiten und dritten Gang **spürbares Turboloch**. Unter 1.500/min tut sich nicht viel, knapp darüber packt der Turbolader beherzt zu. Bei 1.200/min beginnt der Motor zu brummen. Das ist zum Beispiel der Fall, wenn man den fünften Gang schon bei 50km/h einlegt.

Innerorts ist der vierte Gang angesagt, denn erst ab klaren 60 km/h passt der fünfte. Den sechsten kann man wie bei den meisten Wettbewerbern ab 80 km/h einlegen, bei Temp0 70 wird es leicht brummig. Der **Schalthebel** des Sechsganggetriebes **wird gut geführt**. Auch der Rückwärtsgang vorne links lässt sich nach dem Hochziehen eines Rings leicht einlegen. **Rangieren** kann man dank der gutmütig greifenden Kupplung **mit Standgas**.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs **Michelin Alpin A4** in der Dimension 195/55 R 16 bestückt.

Der **lange Radstand** sorgt für einen recht **großen Wendekreis**. Dafür begünstigt er die **Fahrwerksabstimmung**, die **komfortbetont** ist. Indizien dafür sind das leichte Aufschwingen des unbeladenen Lodgy auf langgezogenen Bodenwellen und die deutliche Seitenneigung in flott angegangenen Kurven. Der **Abrollkomfort** auf schlechten Wegstrecken ist **erstaunlich gut**.

Weil man den geschmeidig laufenden Dieselmotor auf Überland- und Autobahnstrecken kaum hört, fallen die **hohen Windgeräusche** auf. Bei Autobahntempo 130 km/h stören sie schon beträchtlich – offenbar eine Folge der großen Windangriffsfläche.

### **Verbrauch**

Auf insgesamt 885 Test-Kilometern verbrauchte der Dacia Lodgy Prestige 1.5 dCi zwischen 4,4 Litern und 6,0 Litern auf 100 Kilometer. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **5,5 Liter auf 100 Kilometer**. Dieser niedrige Gesamtschnitt ist bedeutend niedriger als der des Dacia Duster mit demselben Motor, der allerdings Allradantrieb hatte und durchschnittlich 6,7 Liter auf 100 Kilometer verbrauchte.