

Pressepräsentation Dacia Lodgy: Groß und konkurrenzlos günstig

Von Maximilian Keretlow

Mit dem neuen Lodgy mischt Dacia den Markt bei den kompakten Vans auf – mit einem vielleicht nicht besonders schönen, aber sehr geräumigen und in seinen Eigenschaften durchaus überzeugenden Auto. Das schon mit seinen Preisen keine Konkurrenz fürchten muss, denn die beginnen bereits bei 9990 Euro.

Logan, MCV-Kombi, Sandero, Stepway, Duster: Aus dem 2006 präsentierten (und eher als hässliches Entlein auftretenden) ersten neuen Dacia ist inzwischen ein breites Angebot geworden. 800 000 Autos hat die in Rumänien beheimatete und mittlerweile in zahlreichen Ländern produzierende Renault-Tochter im vergangenen Jahr verkauft. 220 000 laufen in Deutschland: Dacia ist im Sektor der einfachen Autos ohne Schickimicki, dafür aber mit sehr günstigen Preisen, auch bei uns angekommen.

Die Erfolgsgeschichte geht mit Sicherheit weiter. Mitte Juni kommt der Lodgy in die Schaufenster, der neue Kompaktvan. Er bietet sehr viel Raum für einen fast unglaublichen Preis und trifft damit bei allen ins Schwarze, die für Familie oder Hobby viel Platz brauchen, auf einen klangvollen Namen aber keinen Wert legen und lieber möglichst wenig ausgeben wollen.

Mit 4,50 Metern streckt sich der Lodgy zehn Zentimeter länger als der Marktführer VW Touran, er ist eine Daumenbreite schmaler (1,75 m), dafür aber jene Daumenbreite höher (1,71 m). Vor allem stehen Seitenwände und Heck nahezu senkrecht. Der kubischen Form geht vielleicht der letzte stilistische Pfiff ab, besonders hässlich ist der Lodgy aber auch nicht. Vor allem glänzt er mit einem Innenraum, der für die Klasse Maßstäbe setzt: bis zu sieben Sitze, 827 Liter Kofferraum beim Fünfsitzer und maximal 2617 Liter Laderaum. Letzteres sind über 600 Liter mehr als beim Touran und halb so viel wie bei einem typischen Transporter. Tragen kann der neue Dacia-Van je nach Modell bis über 600 Kilogramm, die gebremste Anhängelast beträgt bei allen Modellen

1400 kg.

Die Sitze in der dritten Reihe (so man sie für 590 Euro Aufpreis zusätzlich ordert) lassen sich wie gewohnt umklappen, dazu wie Kinostühle gegen die mittleren Sitze klappen und auch ganz herausnehmen. Auch die mittleren Sitze verfügen über umklappbare Lehnen. Elegant im Boden versenken wie z. B. bei Opel lassen sich die Sitze nicht. Dafür reichen Kopf- und Kniefreiheit auch in der dritten Reihe für Erwachsene. Fahrer und Beifahrer können sogar den Hut aufbehalten.

Konzentration auf das Wesentliche, das ist die Philosophie bei Dacia. Auch innen: Die hohe Sitzposition, große, sehr gut ablesbare Instrumente und die exakte Schaltung erleichtern das Fahren. Große Fahrer würden sich über etwas längere Sitzflächen freuen. Und mit der Bedienung der (piepsigen) Hupe durch Eindrücken des Blinkerhebels findet sich bei Dacia eine gefährliche Renault-Unart wieder. Insgesamt lassen sich die wenigen Schalter und Hebel aber leichter und logischer bedienen als die vielen in manchen teuren Autos.

Der recht laute 1,6-l-Basismotor erinnert mit Zweiventil-Technik, 61 kW / 83 PS und nur 134 Nm maximalem Drehmoment etwas an gestern. Für 1500 Euro Aufpreis wird (ab Sommer) auch ein moderner „downgesizter“ 1,2-Liter-Turbo angeboten. Er kann alles viel besser: Er bietet 85 kW / 115 PS, 190 Nm Drehmoment bereits ab 2000 Umdrehungen pro Minute, 179 statt 160 km/h Spitze, Beschleunigung von null auf 100 in 10,6 statt mühsamen 14,5 Sekunden. Das Ganze sogar zu erheblich niedrigerem (Norm-) Verbrauch: 5,8 statt 7,1 Liter. Dazu gibt es den aus vielen Renault-Modellen bekannten 1,5-l-Diesel in zwei Versionen: 66 kW / 90 PS, 200 Nm und 79 kW / 107 PS, 240 Nm. Beim ersten Kennenlernen machte der 90 PS-Motor eher den besseren Eindruck. Der stärkere Diesel leidet unter einem ausgeprägten Turbo-Loch, erfordert also vor allem auf Bergstrecken viel Schalten. Er braucht nur unwesentlich mehr (4,4 statt 4,2 l nach Norm), ist dafür teurer – auch dadurch, weil er als einziger mit einem Sechsganggetriebe kommt. Automatik ist vorläufig nicht vorgesehen.

Selbst auf schlechter Straße zeigt sich der Dacia-Van überraschend komfortabel, vor allem mit der Serienbereifung 185/65 R 15. Die Alternative auf Alurädern 195/55 R 16 ergibt zwar ein etwas direkteres Lenkgefühl, lässt die üblichen kleinen Straßenstöße aber viel deutlicher durchkommen.

Die Preise für den (in einem brandneuen Werk in Marokko) gebauten Lodgy beginnen mit den erwähnten 9990 Euro. Das Grundmodell verkörpert aber wirklich Basis, immerhin mit vier Airbags und ESP. Zentralverriegelung, E-Fenster, Höhenverstellung für

Fahrersitz und Lenkrad, eine Kofferraum-Abdeckung, eine asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne bietet erst der „Ambiance“ für 1000 Euro Zuschlag. „Lauréate“ für nochmals 1000 Euro mehr kommt vor allem mit Klima, „Prestige“ für einen weiteren Tausender sogar mit Navigation samt Radio, Leichtmetallrädern und hinterer Einparkhilfe.

Als weiteres elektronisches Assistenzsystem wird lediglich ein Geschwindigkeitsbegrenzer geboten (ab Ambiance). Dafür kostet selbst die teuerste Prestige-Version mit dem leisen, sparsamen und in der Leistung voll zufriedenstellenden 115 PS-Motor nur 14 490 Euro. Ein etwa vergleichbarer Touran kostet die Hälfte mehr - und kommt nur mit zwei Jahren Garantie, der Dacia mit drei. (ampnet/mk)

Daten Dacia Lodgy 1.6 MPI 85

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,75 x 1,71

Motor: Vierzylinder, 1598 ccm

Leistung: 61 kW / 83 PS bei 5000 U/min

Max. Drehmoment: 134 Nm bei 2800 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 7,1 Liter

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 14,5 Sek.

Kofferraumvolumen: 827 bis 2617 Liter (7-Sitzer 207 bis 2617)

Räder/Reifen: 6,5 J x 15, 185/65 R 15

Preis: 9990 Euro