



## Dacia Lodgy Gigantje

Autotest | Met zeven personen in een auto? Dat kan, keuze genoeg. Met zeven volwassenen ruim zitten in een auto? Dat maakt de keuze beperkter. Met zeven volwassenen ruim zitten in een voordelige auto? Dan is er maar één mogelijkheid: de Dacia Logan MCV. Die slimme gezinsauto stamt echter uit 2006 en dus is het nu tijd voor een opvolger: de Dacia Lodgy.

Toen Dacia de eerste officiële foto's van de Lodgy publiceerde, maakten liefhebbers zich zorgen. Niet omdat de auto er slecht uitziet, integendeel! De Dacia Logan MCV was een eenvoudige, no-nonsense auto die dankzij de elementaire opzet onwaarschijnlijk veel ruimte bood en toch tegen een lage prijs kon worden aangeboden. De Dacia Lodgy ziet er allerm minst goedkoop uit, en dat doet vermoeden dat het gedaan is met de kenmerkende Dacia-eenvoud.

Ook het interieur maakt een grote stap vooruit. De afwerkingskwaliteit en de kwaliteit van de gebruikte materialen is de beste tot nu toe in een Dacia. Daarmee overtreft de Lodgy het topmodel van Dacia: de Duster. In vergelijking met een interieur van moederbedrijf Renault is de Dacia wat grover van opzet en sluiten panelen iets minder strak aan. Zoals het hoort bij een auto als deze is het aantal bakjes, vakjes, haakjes en wat dies meer zij enorm.



### Ruimte

Om de belangrijkste zorg weg te nemen: ondanks het moderne uiterlijk, is de gigantische binnenruimte gebleven. Voorin biedt de Lodgy nog altijd zoveel hoofd- en beenruimte dat zelfs lange bestuurders met de stoel in de achterste stand niet bij de pedalen of het stuurwiel kunnen!

De ruimte op de achterbank is vergelijkbaar met die van een luxe reislimousine. Wederom zijn zowel de hoofd- als de beenruimte prima. De achterbank staat niet op rails en ook de rugleuning is niet verstelbaar. Op dit punt doet de Lodgy onder voor (veel duurdere) MPV's.



Als het gaat om de bagageruimte, overtreft de Lodgy de gemiddelde MPV juist. Daarbij is de tildrempel aangenaam laag, hetgeen laden en lossen vereenvoudigt. Helaas opent de achterklep niet ver genoeg, zodat volwassenen alsnog moeten bukken om de bagageruimte te bereiken.

Optioneel kan de Lodgy worden voorzien van een derde zitrij. Terwijl de achterste zitplaatsen van de meeste (betaalbare) zevenzitters slechts ruimte bieden aan kleine kinderen, zitten volwassenen prima achterin. De ruimte op de derde zitrij is zelfs beter dan die op de tweede! Helaas zijn de hoofdsteunen achterin niet voor iedereen lang genoeg om een daadwerkelijke bijdrage aan de veiligheid te leveren.



Wanneer de derde zitrij in gebruik is, resteert nog zo'n 200 liter bagageruimte. Dat is vergelijkbaar met de kofferruimte van een klein stadsautootje. Met een eenvoudige handeling kunnen de twee achterste stoelen worden opgeklapt. Hierbij ontstaat echter geen vlakke laadvloer en de stoelen verdwijnen ook niet uit het zicht. Het is echter dankzij deze eenvoudige opzet dat de Lodgy meer ruimte biedt tegen een lagere prijs.

## Uitrusting

Bij Dacia staat eenvoud en functionaliteit voorop. Dacia gaat echter wel met de tijd mee. Zelfs het basismodel is daarom voorzien van stuurbekrachtiging, elektrisch bedienbare zijruiten, centrale portiervergrendeling met afstandbediening, vier airbags en een elektronisch stabiliteitsprogramma ("ESP"). Heel handig is de snelheidsbegrenzer. Hiermee wordt het comfort van cruise-control benaderd en kunnen boetes voor snelheidsovertredingen effectief worden voorkomen. Airconditioning is vanaf het tweede uitrustingsniveau ("Laureate") standaard.

De Lodgy is leverbaar met een speciaal voor Dacia ontwikkeld audio- en navigatiesysteem. Geheel volgens de filosofie van Dacia is de opzet eenvoudig, maar daarmee niet minder doeltreffend. Omdat de Lodgy in Marokko wordt gebouwd, werd de auto daar getest. Zelfs op afgelegen weggetjes door het Atlasgebergte wist het navigatiesysteem feilloos de weg te wijzen. Ook bij complexe verkeerssituaties in

Marrakech gaf het systeem duidelijke instructies. Externe bronnen zoals een iPod of mobiele telefoon konden probleemloos via USB en Bluetooth worden gekoppeld.



De prijs van dit audio- en navigatiesysteem is lager dan die van een losse autoradio en een los navigatiesysteem. Bovendien is de oplossing van Dacia keurig geïntegreerd in het dashboard. Toch is er een groot kritiekpunt: het beeldscherm is te laag in het dashboard gemonteerd, waardoor de bestuurder de blik nadrukkelijk van het verkeer af moet wenden.



## Diesel

De kosten van een auto zitten slechts voor een deel in de aanschaf. De verbruikskosten zijn minstens zo belangrijk. Ook op dit gebied heeft Dacia met de Lodgy een grote stap vooruit gemaakt.

De Lodgy is leverbaar met twee dieselmotoren, die

respectievelijk 90 en 110 pk leveren. Het verschil tussen beide motoren is duidelijk voelbaar. Bovendien beschikt alleen de sterkere variant over een zesbak, wat het comfort op de snelweg ten goede komt. De prestaties van de 90 pk diesel zijn echter al ruim voldoende. Bovendien komt de "dCi 90" gemiddeld een kilometer verder op een liter diesel dan de "dCi 110".



## Benzine

Dacia biedt de Lodgy aan met twee benzinemotoren, maar vanwege CO2-belasting in Nederland komt daarvan slechts één variant naar ons land. Dat is de "Tce 115". Bij deze typeaanduiding verzwijgt Dacia de motorinhoud doelbewust. Het betreft hier namelijk een 1.2 liter motor en gezien de omvang van de auto lijkt dat veel te weinig.

Deze kleine motor wordt echter bijgestaan door een turbo en daarom zijn de prestaties (boven de 2.000 tpm) toch voldoende. Verwacht echter niet meer dan dat. Wanneer kalm wordt meegereden met de verkeersstroom, voelt de "Lodgy Tce 115" nooit traag of ondergemotoriseerd. Een snelle inhaalactie of razendsnel invoegen op een drukke weg is echter een hele uitdaging.





Juist omdat de Lodgy uitnodigt tot kalm rijden, is het fabrieksverbruik op de lange afstand te benaderen. De Lodgy is niet voorzien van een stop/start-systeem of schakeldindicator (dat maakt de auto te kostbaar), waardoor het verbruik in de stad sterk kan oplopen. Als hulp bij het zuinig(er) rijden biedt Dacia wel een verbruiksmeter.

Ongeacht de gekozen motor zijn de geluiden van de rijwind of banden gering. Ook op dit gebied betekent de Lodgy een sprong vooruit ten opzichte van de Logan.

## Weggedrag

Een gezinsauto wordt niet gekocht om het rijplezier, maar om de veiligheid en het comfort. Rijden met de Lodgy is daarom bepaald niet spannend of opwindend. De besturing is licht en gevoelloos. De bestuurder voelt niet goed aan waartoe de auto in staat is en dat geeft onzekerheid. Op dit punt doet de Lodgy duidelijk onder voor een moderne MPV, die vaak even goed rijdt als een verfijnde personenauto.

Het onderstel is niet te hard en niet te zacht, maar precies goed. Daarbij heeft Dacia goed rekening gehouden met de mogelijke belading. Met slechts één persoon stuitert de auto niet over de weg. Met meerdere personen en hun bagage aan boord blijft de Lodgy stabiel en comfortabel.



## Conclusie

Een kleine stap vooruit voor een auto, een gigantische stap vooruit voor Dacia. Zo kan de Dacia Lodgy het beste worden samengevat. Het merk Dacia staat voor eenvoud en functionaliteit tegen een zeer scherpe prijs. De Lodgy houdt vast aan die waarden, maar laat tegelijkertijd zien dat Dacia met de tijd meegaat.

Nog steeds is de Dacia Lodgy veruit de goedkoopste auto die ruimte biedt aan zeven volwassenen (of een enorme hoeveelheid bagage). Daarbij biedt de Lodgy het comfort en de veiligheidsvoorzieningen die mogen worden verwacht van een moderne auto. Alhoewel de Lodgy daarmee verder gaat dan de oudere Dacia's, is er zeker geen sprake van weelde of overdaad. In plaats daarvan speelt de Lodgy nog beter in op de wensen van de koper: gigantische ruimte tegen een minimale prijs. ■



## Specificaties

### Dacia Lodgy dCi 110 Prestige

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	450 x 175 x 168 cm
Wielbasis	281 cm
Gewicht	1.269 kg
Aanhanger	640 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	207/2617 l
Bandenmaat	195/55R16

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1461 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	107 pk @ 4000 tpm
Koppel	240 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,6 sec.
Topsnelheid	175 km/u
Verbruik gemiddeld	4,4 l / 100 km
Verbruik stad	5,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4 l / 100 km
CO2 uitstoot	116 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 23.190,-
Prijs instapmodel	€ 16.890,-