Wilbert Huls
26 januari 2013

Stilte voor de storm?

Het is een tijdje vrij stil geweest rond het Roemeense merk Dacia. Nog niet zo lang geleden ontstond er een ware hausse in de vraag naar hun goedkope modellen. Vooral de royaal bemeten Logan MCV was erg populair en had zelfs flinke wachtlijsten voor wie er eentje naar eigen smaak wilde bestellen. Nadien heeft de Renault-dochter minder van zich laten horen. Jammer, want als er Ã©Ã©n ding duidelijk is geworden, dan is het wel dat er voldoende vraag is naar modellen die de portemonnee minder belasten. De huidige economische stand van zaken versterkt dit waarschijnlijk alleen maar. Gelukkig lijkt Dacia dubbel zo hard terug te komen.

Modern

Als we de Duster als SUV even buiten beschouwing laten, werd het dus de hoogste tijd voor wat nieuws van Dacia en met de Lodgy is daarvoor een paar maanden geleden de aftrap gegeven. Op dit moment is de Sandero (Stepway) net de showroom ingereden en binnenkort zullen de Dokker en waarschijnlijk een opvolger van de Logan MCV volgen. Ook al is de Lodgy er al even, eigenlijk mag het feest nu pas echt losbarsten, want ondanks dat de diesel een paar maanden voorsprong kreeg, zullen de grootste verkooppercentages toch door de benzine-uitvoering voor zijn rekening worden genomen. Veel keus is er daarbij niet, maar daar hoeven we niet rouwig om te zijn. De bedaagde 1.6 is door regelingen van de overheid dusdanig oninteressant geworden, dat besloten is naast de twee diesels alleen de 115 TCe te voeren. Kenners zullen in de naamgeving de 1.2 turbomotor van Renault herkennen en dat geeft al aan dat Daciaâ€™s gewoon bij de tijd zijn. Er is dus geen sprake van overjarige

Renault-onderdelen die nog mooi even in een Dacia dienst kunnen doen.

Statement

Bij de Logan MCV zat het succes ontegenzeggelijk in de ruimte voor zeven personen, tegen een schappelijke nieuwprijs. Toch was het geen echte MPV, maar meer een royale stationwagon. De Lodgy is wel een heuse MPV en moet dus ook niet als de opvolger van de grote Logan gezien worden. Het exemplaar dat bij ons logeerde was een volbloed Dacia en dus wars van overbodige opties die de prijs weer opstuwen. In het uiterlijk is dat terug te zien aan de witte unilak en het ontbreken van kleur op de spiegelkappen en handgrepen. Ook de wieldoppen, met daarachter duidelijk zichtbaar de zwarte velg, schreeuwen van de daken dat er geen geld verkwist was op deze auto. Sowieso is het no-nonsense gehalte van de hele carrosserie hoog. Een eenvoudige lijn tekent de auto en de vormen die het Dacia-gezicht bepalen zijn fors, maar weinig

sprankelend. Toch moet dit niet als iets negatiefs gezien worden. Vergelijk het een beetje met de Priusrijder die de druppelvorm nodig heeft om zijn milieubewuste statement te kunnen maken, zo doet deze Dacia dat op het budgettaire vlak. Dit alles neemt niet weg dat er nog wel wat mogelijk is, want metaallak, extra meegespoten delen en lichtmetalen wielen staan gewoon in de optielijsten.

Offers

Hetzelfde is van toepassing op het interieur. Wie gek wil doen, kan zelfs een entertainmentsysteem voor de achterbank bestellen, maar ook hier straalt de eenvoud van onze Ambiance-uitvoering je tegemoet. Functionele vormen en posities maken er echter wel een uiterst doeltreffende eenvoud van. Als de gezochte functie aanwezig is op de auto, zal je hem vinden op de logische plek. Vind je het niet, dan zit het er ook niet op. Het dashboard is opgetrokken uit stevige materialen in verschillende kleuren. Er zijn

duidelijk geen knuffelbare materialen aanwezig op het dashboard, maar dat betekent niet dat er inferieure materialen gebruikt zijn. De afwerking zou wel wat strakker kunnen her en der. Zonder heel storend te zijn, zijn met name op de aansluitingen de naden niet altijd even strak. Dit lijkt typisch zoâ€™n offer dat gemaakt moet worden door degene die wil bezuinigen op een nieuwe auto.

De stoelen zien er prima uit en zitten behoorlijk, maar met name de zitting zou wat steviger mogen, want onder je zwaartepunt zakt de stoel wat te veel in. Met de hand is de stoel beperkt - maar wel voldoende - te verstellen naar de eigen wensen. Het grote pluspunt van een MPV zit natuurlijk in de flexibiliteit van het interieur en zo ook hier. Zowel de tweede als derde zitrij zijn op te klappen of zelfs te verwijderen. Helemaal achterin gaat dat per stoel, al is het even wennen dat je de vergrendeling en het opklappen beide met Ã©Ã©n van je handen moet regelen. De meeste moderne MPVâ€™s hebben immers een alles-in-Ã©Ã©n koordje of hendeltje. Ook in het verzinken van stoelen of het anderszins creÃ«ren van een vlakke laadvloer, heeft de Dacia een achterstandje op de moderne concurrentie. De tweede rij is meer een bank dan drie losse stoelen, sterker, twee plaatsen zijn met elkaar versmolten en moeten altijd gezamenlijk op- of neergeklapt worden. Wanneer je een echt grote laadruimte nodig hebt, is een volume van ruim 2.600 liter te realiseren door de achterste stoelen in zijn geheel te verwijderen en de tweede rij rechtop achter de voorstoelen te plaatsen. Dat dit zoâ€™n royaal getal kan worden, is al te merken als je zelf achterin plaatsneemt. De middelste rij geeft veel ruimte aan de inzittenden en hoewel het op de derde rij iets beperkter zit, kan de Lodgy met die ruimte zeker wedijveren met de besten in zijn klasse.

Lichtvoetig

Je zou de stelling best kunnen verdedigen dat de gemiddelde Dacia-rijder wat minder om autorijden geeft. Hij is bereid te bezuinigen op aankleding, materialen en misschien zelfs uiterlijk, dus waarom zou de rijbeleving er toe doen? Een auto is immers alleen bedoeld om van A naar B te geraken. Gelukkig neemt Dacia deze gedachtespinsels niet over. Zoals eerder al vermeld is de techniek gewoon helemaal bij de tijd en dat merk je ook in het rijden. De 115 pk uit de soepele 1.2 is een prima vermogen voor een auto als deze, zowel in dagelijkse korte ritjes als bij het kilometervreten geeft de auto geen krimp. De Lodgy rijdt zeer volwassen en zelfs prettig lichtvoetig. Je hebt niet het idee dat je met een enorme auto op pad bent. Wel is het zo dat de auto ook niet erg uitgesproken is in zijn karakter. Zowel het sturen, het schakelen als het onderstel zijn heel gemiddeld afgesteld, waarschijnlijk om een zo groot mogelijke groep rijders te kunnen plezieren. Dit zou kunnen klinken als middelmaat, maar we willen graag het

predicaat 'prettig' aan het totaalplaatje van het rijden hangen. Des te vervelender dat de Europese botsproevenvereniging EuroNCAP maar drie sterren aan de Lodgy heeft toegekend, waar een vijftal tegenwoordig gemeengoed lijkt. In het verbruik komt het voordeel van de moderne 115 TCe weer om de hoek kijken, want met 6,9 liter per 100 kilometer gemiddeld heeft de Roemeen het heel behoorlijk gedaan in een periode vol vrieskou, zonder dat je als bestuurder overmatig veel aandacht aan de zuinigheid hebt moeten besteden.

Verpletterend

Met de Lodgy heeft Dacia een MPV neergezet die duidelijk een aantal pluspunten kent ten opzicht van de Logan MCV. Vooral de royalere binnenruimte, maar ook de flexibiliteit van het interieur zijn grote pluspunten. Daar bovenop is er natuurlijk nog de voortschrijdende techniek die van de Lodgy juist ook onderhuids een prima auto

maakt. Van de benzine-uitvoering wordt het meest verwacht, maar het is geen gemis dat er naast de 115 TCe niks te kiezen valt. De 1.6 valt vanwege zijn leeftijd gewoon buiten de boot in Nederland en met de kleine turbomotor krijgt de Lodgy een volwaardige uitstraling. De prijs is niet concurrerend te noemen, die verplettert de concurrentie gewoon. Vanaf 15.990 euro is deze ruime wagen al te koop, terwijl hij in de geteste zevenzits-uitvoering met vier opties (audio met bluetooth/usb, afdekhoes voor bagage, airconditioning en Pack Comfort) ook maar 18.470 euro moet opbrengen. Het is weliswaar wat hoger dan we van Dacia tot nu toe gewend zijn, maar je hebt dan ook behoorlijk wat meer auto voor je geld. Wij zijn erg benieuwd. Temeer omdat deze Lodgy nog maar het begin is.

Plus

+ Zeer ruim
+ Prettige motor
+ Veel auto voor je geld

Min

- Afwerkingsdingetjes
- Interieurflexibiliteit kan beter
- Botsscore EuroNCAP