



Fotos: Rocco Swantusch

4,55 Meter lang, 2,02 Meter mit den Spiegeln breit und 1,67 Meter samt Reling hoch ist der Rumäne.

Triple-Herz in XXL

Der Jogger ist ein bezahlbarer Siebensitzer, der Platz und sparsames Vorankommen bietet. Zu genau sollte man an einigen Stellen aber nicht hinschauen. Wertstabil ist der Rumäne aber.

VON Autoflotte GETESTET

- +
 - Sparsamer Verbrauch
 - Viel Platz
 - Automatikgetriebe
- - Wenige Assistenten
 - Wenig Zuladung
 - Viel Hartplastik

Dacia fühlt sich schon immer in der Nische wohl. In Zeiten, in denen der Automarkt gewohnte Abläufe infrage stellt, blüht diese Nische auf. Das zeigt sich an den Zulassungszahlen der vier aktuellen Modelle. Das City-E-SUV Spring ist insgesamt der Bestseller. Im Flottenbereich liegen der Duster, der Sandero/Sandero Stepway und der Jogger dahinter, aber auf dem gleichen Niveau. Das ist ungewöhnlich, spricht aber für die Markenphilosophie des zur Renault-Gruppe zählenden Anbieters. So hat der Jogger, um den es geht, bis zum August 2023 seine Verkäufe im Flottenmarkt nahezu verdoppelt.

Gut, das Segment der vielsitzigen Vans zählt vermutlich zusammen mit den Pick-ups zu dem, das am meisten

zerrupft wurde auf dem Automarkt. Platz für bis zu sieben Insassen bieten nur noch wenige und das Ganze als bezahlbar bietet vor allem der Dacia Jogger. 4,55 Meter lang, 2,02 Meter mit den Spiegeln breit und 1,67 Meter samt Reling hoch ist der Rumäne, der als Fünf- oder – wie wir ihn getestet haben – als Siebensitzer seine Dienste verrichtet. Er rollt wahlweise als Benzinler, mit Autogas – was das Gros der internationalen Verkäufe ausmacht, aber aus Flottensicht eher ein Randthema ist – oder als Hybrid vor.

Wir haben den Hybriden getestet, der kein Doppel-, sondern ein Triple-Herz ist. Zwar kostet der gegenüber dem Turbo-Benziner satte 4.200 Euro (alle Preise netto) mehr (17.731 Euro



1 Die Bedienung ist französisch: der Audio-Satellit rechts am Lenkrad. **2** Der Stoffbezug wirkt rustikal, aber er wird sich wie das viele Hartplastik im Dauereinsatz beweisen müssen. **3** Zwar gibt es für jeden einen Klimaregler, aber beim USB-Anschluss muss man sich einigen. **4** In Reihe drei gibt es frische Luft über das Ausstellfenster. **5** Das Farbdisplay ist Teil der Extreme-Ausstattung, der Verbrauch ist wirklich gut. **6** Der Motor besteht aus drei Elementen: ein Benziner und zwei E-Aggregate. **7** Die Automatik könnte feinfühler sein, ist aber bei Dacia ein Novum. **8** Die Sitze sind etwas zu weich. **9** Einer von wenigen Helfern ist die Rückfahrkamera. **10** Die Rehling bringt Transportoptionen.

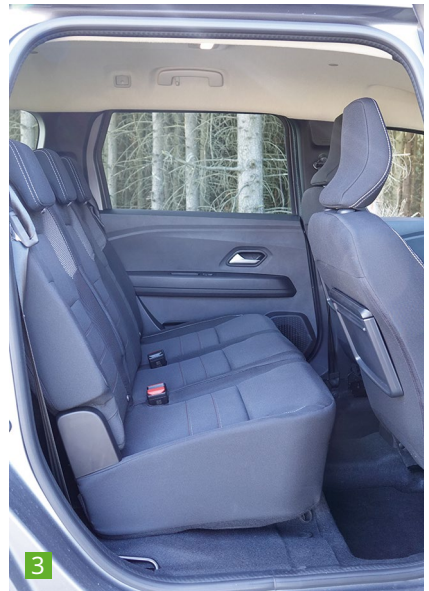
gegenüber 21.933 Euro), aber diese fährt er schnell wieder ein, so das Versprechen. Der WLTP-Verbrauch beim Hybriden liegt mit 4,7 bis 4,8 Litern einen Liter unter dem des Benziners.

94 + 49 + 20 PS

Der Vollhybrid stammt aus dem Konzern-Baukasten und ist in diversen

Renault-Modellen aktiv. Dessen Kraft wird nicht extern den Batterien zugeführt (wie beim Plug-in-Hybriden), sondern vom Benzinmotor erzeugt. Der Vierzylinder-Benziner (94 PS) arbeitet damit zusammen mit zwei E-Motoren (49 und 20 PS), was eine Systemleistung von 140 PS ergibt. Der reine Benziner bringt nur 110 PS auf die Straße. Damit sprintet zwar

der Hybrid schneller – gute zehn Sekunden statt etwas über elf beim Benziner –, aber der Solomotor gönnt dem Fahrer eine höhere Endgeschwindigkeit (174 km/h statt 167 km/h) und er hält permanent 200 Newtonmeter (Nm) Drehmoment, die der Hybrid nur im E-Modus aufweisen kann. Dann werden aus 148 Nm 205 Nm.



1 Die Sitze kann man recht schnell ausbauen. **2** Ein Klappptisch ist der Luxus in Reihe zwei. **3** Der Sitzkomfort ist auch hinten okay. **4** Der Kühlergrill und das Dacia-Logo harmonieren gut, so macht der Rumäne einen starken Eindruck. **5** Simpel wie der Jogger sind die Löseösen am Sitz. **6** Im Kofferraum des Siebensitzers passen nur 160 Liter.

Die Hybrid-Batterie fällt mit 1,2 kWh (brutto) – nutzbar ist ungefähr die Hälfte davon – klein aus, aber es wird ja schließlich die Energie zwischen der Verbrenner- und E-Welt verteilt. Rein elektrisch geht es ab dem Start bis maximal gut 70 km/h. Dann brummt der Vierzylinder mit.

Das ganze Zusammenspiel orchestriert eine Automatik, die zwar deutlich feinfühlicher in der Anwahl der Schaltstufen sein könnte, aber bislang hieß es für Jogger-Kunden immer: Handschalter. Dieser findet sich selbstredend im Ottomotor-Pendant wieder und zwar mit sechs Schaltgasen. Allein der Schaltkomfort wird einige zum Hybrid-Fan mutieren lassen, aber es gibt auch Nachteile.

Schwerer Rumäne

Ein großes Manko ist das hohe Eigengewicht des Hybriden. Das liegt bei 1.460 Kilogramm (kg) gegenüber dem Benziner, der 1.280 kg auf die Waage bringt. Die Zuladung des Hybriden beträgt deshalb nur schmale 393 kg beim Fünfsitzer, der Siebensitzer darf 535 kg mitnehmen. Auch die Anhängelast sinkt beim Triple-Herz: Statt 1.200 kg wie beim Benziner sind nur 750 kg (gebremst) möglich.

Der Kofferraum wird durch die Wahl des Antriebs nicht beeinflusst. Von minimal 160 Litern kann der Ladeplatz im Siebensitzer auf die zehnfache Größe wachsen (1.600 bis 1.800 Liter) – bei beiden Modelle.

Wenn wir schon im Fond sind, dann klettern wir einfach Reihe für Reihe nach vorn. Die beiden Sitze aus der dritten Reihe kann ich zwar nach vorn klappen, aber nicht im Boden versenken. Man muss sie also rausnehmen, wenn der Platz anderweitig benötigt wird. Da die Bauweise recht wenig raffiniert, aber praktisch orientiert ist, gelingt deren Ein- und Ausbau recht einfach und zu schwer sind die Extrasitze auch nicht.

Wer über die vorgeklappte zweite Reihe den hinteren Fondbereich entert, wird überrascht sein, wie groß das Platzangebot ist. Nicht nur Kinder oder Heranwachsende können auf der Kurzstrecke hier mitreisen. Luft gibt es über die Ausstellfenster.

12 Volt statt USB

Die Reihe zwei bietet natürlich mehr Beinfreiheit, aber allzu große Mitfahrer sollten nicht ihre Beine vor dem Vordersitz platzieren müssen. Als Ladanschluss gibt es nur eine 12-Volt-Option, aber mit dem passenden Adapter lädt auch darüber das Handy oder das Tablet. Diese beiden können auf den hochklappbaren Hartplastiktischen am Vordersitz abgelegt werden. Das bequemste – wenn auch auf Langstrecke etwas zu weiche und den Rücken zum Schwitzen bringende – Gestühl erhalten der Fahrer und sein Co-Pilot. Der Stoffbezug passt sich zwar optisch gut in das Arrangement aus Hartplastik, aber es wird spannend zu sehen sein, wie das Interieur nach zwei, drei Jahren aussehen wird. Kratzer gibt es schnell im Hartplastik – und diese bleiben. Hier wird der Grund für den Preisunterschied von Dacia am deutlichsten.

Die Bedienung ist schnell erklärt und französisch. Der rechte Lenkstockhebel ist für die Audio-Elemente zuständig, wie es Renault-Nutzer kennen. Unser Testwagen (Niveau „Extreme“) verfügte neben der Handyhalte-



Das markante Äußere des Dacia-Designs besitzt auch der Jogger.

rung über das Media-Display, auf dem bereits Navi-Daten aktiviert waren. Das kostet 336 Euro, die sich in der Leasingrate wohl kaum widerspiegeln. Wobei für die meisten Fälle Apple CarPlay oder Android Auto wohl den Vorzug erhalten. Geladen wird über USB- oder den 12-Volt-Anschluss.

Kein adaptiver Helfer an Bord

Außer dem Totwinkel-Assistenten sind nicht allzu viele Helfer an Bord, die über die Basishilfe hinausgehen. Ein adaptiver Abstandstempomat wäre ideal, aber es lässt sich nur ein Limiter oder ein Tempomat einstellen, der allerdings nicht selbstständig auf die Fahrweise des Vordermanns re-

agiert. Das muss der Lenker selbst tun. Wer dabei mit dem Gaspedal nicht überambitioniert umgeht, landet beim Verbrauch knapp über der WLTP-Normlinie – 5,1 Liter war unser bester Wert, der zur gemütlichen Fahrweise des Rumänen passt. Untermotorisiert ist man eher, wenn die „Hütte wirklich voll ist“ und sieben Beinpaare über die auffälligen, aber völlig unnötigen Trittbretter (Option) ins Innere gelangen.

Den Dacia-Jogger-Siebensitzer gibt es in vier Ausstattungs-Niveaus (Essential, Expression, Extreme und Extreme+), wobei es den Hybrid nur als Expression (ab 21.092 Euro) oder Extreme (ab 21.933 Euro) gibt. Das Arktis-Weiß ist Serie, sonst kostet der Lack 462 Euro beziehungsweise 546 Euro extra. Dazu sollte man das City-Paket (Hybrid) mit Toter-Winkel-Warner und Einparkhilfe vorne und hinten (252 Euro), das Sicherheitsnetz (67 Euro) sowie die Sitzheizung vorn (210 Euro) packen.

Das Wartungsintervall liegt bei 30.000 km oder im jährlichen Rhythmus. Dafür läuft die Garantie über drei Jahre oder 100.000 Kilometer. Noch ein Wort zur DAT-Prognose: Der relativ niedrige Preis bleibt auch bei hoher Nutzung (40.000 km/Jahr) nach drei Leasing-Jahren bemerkenswert stabil (47,2 Prozent).

rs

Dacia Jogger Hybrid 7-Sitzer

Preis ab: 21.092 Euro

1.598 cm³ + 2 E-Motoren

141 PS Systemleistung

Automatik | 205 Nm

10,0 s | 167 km/h

4,9 S | 110–111 g |

Zuladung: 393 (5-Sitzer)–535 kg

4.547 x 1.784 x 1.674 mm

Kofferraum: 160–1.807 l

HK: 20 | **TK:** 17 | **VK:** 23

Service: 1 Jahr/30.000 km

Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

DAT-PROGNOSE

Dacia Jogger Hybrid 7-Sitzer

(36 Monate inkl. der Testwagen-Ausstattung)

15.000 km/Jahr: 64,5 %

25.000 km/Jahr: 56,9 %

40.000 km/Jahr: 47,2 %

