



Dacia Spring (2021 - 2026)

Nu ook voor de buitenweg

Autotest | De Dacia Spring behoort tot de goedkoopste elektrische auto's van Nederland. Om tot een lage prijs te komen is logischerwijs bezuinigd. Dus is de actieradius beperkt, de uitrusting eenvoudig en het motorvermogen gering. Dat laatste is echter zo gering, dat de Spring zich nauwelijks kan redden op de buitenweg. Tot nu toe! Want de Spring is er nu ook als "65".

Met de komst van de "65" is er meer nieuw. Voortaan is de Spring ook leverbaar in de zogenaamde "Extreme"-uitvoering en de hier getoonde grijsblauwe kleur (officiële naam: "Slute Bleu"). Daarmee ziet de auto er heel wat stoerder uit dan in het tot nu toe populaire zilvergrijs.



Besparen

In de basis blijft de Spring echter een kleine, hoge en smalle SUV en dat is bepaald geen goede basis voor een imposant ogend voertuig. Echter, dit platform was

beschikbaar bij moederbedrijf Renault en het gebruik van bestaande onderdelen bespaart veel geld.

Dat Dacia wilde besparen is ook merkbaar bij het instappen. De deuren vallen met een pets dicht, waarop de hele cabine echoot. Alhoewel de hoofd- en beenruimte voorin goed zijn, laat de breedte te wensen over. Zo zitten grote volwassenen met de schouder tegen de hoogteverstelling van de veiligheidsgordel en dat is zowel oncomfortabel als onveilig. De ruimte achterin is gering. Hier is alleen voldoende beenruimte beschikbaar als de bestuurder en bijrijder inschikken.



De uitrusting is weliswaar eenvoudig, maar tijdens de testperiode is nooit iets gemist. Zo is er een compleet infotainmentsysteem dat ondanks een klein beeldscherm prima afleesbaar is. En dankzij de uiterst elementaire opzet en dito vormgeving is het zelfs eenvoudiger te bedienen dan sommige geavanceerde systemen! Elektrisch bedienbare zijruiten, airconditioning en centrale portiervergrendeling zijn eveneens aanwezig op de "Extreme".

Goedkope elektrische auto

De makkelijkste manier om te besparen, is door te kiezen voor een batterij met een geringe capaciteit. De gemiddelde compacte elektrische auto heeft een batterij met een capaciteit van zo'n 35 kWh. Luxere exemplaren hebben 60 tot zelfs 100 kWh. De Spring daarentegen moet het stellen met 27 kWh en dat is goed voor een bereik van ongeveer 200 km. Afhankelijk van het gebruik van de auto is dat wel of geen beperking. In de stad is het voldoende om zelfs

meerdere dagen te rijden zonder tussendoor op te laden.

Wie langere afstanden wil afleggen moet dat van tevoren plannen. Let daarbij op dat de mogelijkheid tot snelladen een optie is. Wie niet voor deze optie kiest kan niet terecht bij snelladers langs de snelweg en is beperkt tot veel minder sterke publieke laadpunten in de stad. De testauto is voorzien van de optionele 30 kW DC lader en wist tijdens de test een snelheid van 23.8 kW te halen. Dat is wederom veel minder dan andere auto's, maar omdat de batterij ook veel minder capaciteit heeft verliep het laden toch vlot.



Heel handig: tijdens het laden wordt op het beeldscherm achter het stuurwiel aangegeven hoe lang het duurt tot de accu respectievelijk 80% of 100% geladen is. Minder handig: de laadaansluiting zit midden op de neus. Dat betekent bijna verplicht vooruit inparkeren en dat is minder exact en minder veilig dan achteruit inparkeren. Bovendien wordt de laadklep ontgrendeld met eenzelfde mechanisme als de motorklep, maar een dergelijk systeem is bedoeld voor incidenteel en niet voor dagelijks gebruik (lees: storingsgevoelig).

Prestaties

De reden om voor een tweede keer met de Spring op pad te gaan is de komst van een nieuwe motor. De Spring was al leverbaar met een 45 pk / 125 Nm sterke elektromotor en daar komt nu een 65 pk / 113 Nm

sterk exemplaar bij. De basismotor is voldoende voor in de stad, maar schiet tekort op de snelweg. De 20 extra paardenkrachten die de nieuwe motor levert maken in de praktijk een wereld van verschil. De "Spring 65" is in de stad ronduit levendig en wist de testrijder tot zijn stomme verbazing zelfs een keer te verrassen met wielspin.



Invoegen op de snelweg gaat nu moeiteloos en ook het aanhouden van hogere snelheden is geen probleem. Omdat de "Spring 65" zich minder hoeft in te spannen om te presteren, is het afleggen van langere afstanden nu makkelijk. Mede dankzij de vele snelladers in Nederland zijn tijdens de testperiode daarom net zulke lange afstanden afgelegd als met duurdere elektrische testauto's.

Weggedrag

Wat een probleem blijft, is het weggedrag. Vanwege de kleine wielen, hoge bouw en geringe spoorbreedte is de Spring op hoge snelheid instabiel. Wie uit een grotere auto komt moet hier echt aan wennen. Echter, hoe langer met de Spring wordt gereden, hoe duidelijker wordt waartoe de auto wel en niet in staat is. Onthoud echter: de grenzen liggen niet heel ver. De topsnelheid bedraagt 125 km/u, maar voor de testrijder was 100 km/u hard zat.

"De 20 extra paardenkrachten die de nieuwe motor levert maken in de praktijk een wereld van verschil"



Dat komt mede doordat de Spring uiterst gevoelig is voor zijwind. Rijden bij een mild briesje lijkt in de Spring al een rit door een zware storm!

In de stad daarentegen is het weggedrag prima! Wat op de snelweg wordt ervaren als een gevoelloze besturing, is nu comfortabel en licht. En in de stad maken de geringe afmetingen de Spring juist heerlijk wendbaar en handzaam. De lange veerwegen tenslotte van deze SUV maken de Spring comfortabel op slecht wegdek.



Conclusie

Voelt de Dacia Spring zich dankzij de komst van een 65 pk sterke variant nu ook thuis op de snelweg? Ja en nee.

Om tot een lage prijs te komen blijft de Spring een

kleine, smalle en hoge auto met een eenvoudig onderstel. Ondanks het lage zwaartepunt dankzij de batterij in de vloer blijft de wegligging op hoge snelheid matig. Bovendien is de Spring uiterst gevoelig voor zijwind, waardoor rijden bij slecht weer vermoeiend is.

De Spring behoort echter tot de allergoedkoopste elektrische auto's die er te koop zijn en in dat opzicht biedt ook deze Dacia heel veel waar voor zijn geld. De ruimte voorin is prima en de uitrusting is voldoende. Met een optionele DC-lader leent de Spring zich, met enige planning, ook voor het afleggen van langere afstanden. De 65 pk motor is een ware aanwinst. Terwijl de prestaties voorheen alleen voldoende waren voor gebruik in de stad, komt de Spring nu moeiteloos mee op de snelweg. ■



Specificaties

Dacia Spring (2021 - 2026)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	373 x 158 x 152 cm
Wielbasis	242 cm
Gewicht	1.035 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	27 kWh
Bagageruimte	300/620 l
Bandenmaat	165/70R14

Motor en prestaties



Vermogen	65 pk @ 3000 rpm
Koppel	113 Nm @ 500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13.7 sec.
Topsnelheid	125 km/u
Verbruik gemiddeld	14.50 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	220 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 23.400,-
Prijs instapmodel	€ 18.000,-