



Dacia Spring (2021 - 2026)

Stroom aan voordeel

Autotest | Het is inmiddels algemeen bekend: een elektrische auto is schoner, sneller, stiller en comfortabeler dan een auto met verbrandingsmotor. Echter, vanwege de hogere aanschafprijs kiezen velen toch nog steeds voor een auto met een conventionele benzine- of dieselmotor. Dacia wil daar nu verandering in brengen met de Spring. Deze compacte SUV heeft dezelfde prijs als een vergelijkbare auto met benzinemotor, maar is elektrisch aangedreven. Goed voor een stroom aan voordeel?

Het begon allemaal in 2015 met de Renault Kwid. Renault ontwikkelde deze compacte SUV voor de Aziatische markt. Toen het foto's van de Kwid toonde in Europa, was er meteen vraag naar dit dappere kleintje. Echter, in Europa worden heel andere eisen aan veiligheid en uitstoot gesteld.



En toen kwam het hoofdkantoor op een idee: door de Kwid te converteren tot elektrische auto zou het uitstoot-probleem zijn opgelost. Eenvoudige

aanpassingen in de structuur tilden de veiligheid naar een hoger plan. Toch was Renault daarmee niet klaar. De Kwid is namelijk gebouwd als budget-auto en daarom zijn de uitrusting en aankleding niet van het niveau dat men gewend is van Renault in Europa. En dus werd besloten de auto uit te brengen onder de naam Dacia!

De Dacia Spring heeft dezelfde stoere uitstraling en zelfverzekerde blik die de Renault Kwid zo gewild maken. De hoge bouw geeft de uitstraling van een SUV, hetgeen wordt versterkt door zwarte accenten en stootranden rondom. Als frivool element kan een deel van de dakdragers in blauw of oranje worden uitgevoerd. De Spring heeft kunststof wielkasten, maar dankzij de slimme vorm van de stalen velgen er achter lijken het lichtmetalen velgen!



Ruimte en uitrusting

Binnenin geen visuele hoogstandjes of creatieve uitpattingen; alles draait om functionaliteit en eenvoud. De ruimte voorin is ruim voldoende, waarbij opvalt dat het koetswerk zo smal is, dat de schouders van lange bestuurders bijna de bevestigingspunten van de veiligheidsgordels raken. De beenruimte achterin is minimaal. Alleen wanneer de bestuurder en bijrijder inschikken, zitten passagiers achterin comfortabel. Houd er rekening mee dat de oplopende schouderlijn, die er aan de buitenzijde zo leuk uitziet, het zicht naar buiten voor kleine kinderen bemoeilijkt. Samen met de dikke C-stijl maakt deze schouderlijn de Spring tijdens manoeuvreren iets minder overzichtelijk.

Bij veel elektrische auto's is de gehele vloer gevuld met batterijen. Bij de Spring daarentegen zijn alleen onder de achterbank batterijen te vinden. De bagageruimte is daarom uitzonderlijk groot en diep voor een auto in dit segment (290 liter).

Knoppen op het dashboard zijn zoveel mogelijk gegroepeerd. Op die manier zijn minder panelen en kabelbomen nodig. De bediening van de elektrisch bedienbare zijruiten is daarom centraal op het dashboard te vinden. De boordcomputer wordt bediend met een knop in het hart van de verbruiksmeter. Omdat een elektrische auto geen versnellingsbak heeft, is op de middentunnel slechts een draaiknop te vinden met de standen "vooruit", "achteruit" en "neutraal". Een parkeerstand is er niet, daartoe dient de parkeerrem.

Standaard is iedere Spring voorzien van airconditioning, LED dagrijverlichting, een USB-aansluiting en een radio met Bluetooth-connectie. De duurdere "Comfort Plus"-uitvoering voegt daar een centraal beeldscherm met navigatiesysteem en Apple CarPlay / Android Auto aan toe. Op het gebied van veiligheid biedt de Spring alle passieve voorzieningen zoals airbags en ABS. De actieve veiligheidsvoorzieningen zijn beperkt: de Spring kan automatisch remmen voor gevaar, maar niet assisteren bij het sturen.



Elektrische auto

Renault heeft twee elektrische auto's in het

assortiment, maar hiervan zijn geen onderdelen overgenomen in de Spring. In plaats daarvan heeft het team achter de Renault Zoe en Twingo ZE de kennis benut om geheel nieuwe cellen en batterijen te ontwikkelen om de Spring tegen de scherpst mogelijke prijs aan te kunnen bieden.

De Spring is voorzien van een 27.4 kWh sterke batterij en dat is heel wat minder dan de cijfers waar andere elektrische auto's mee pronken. Echter: de Spring is veel kleiner en is bovendien gekoppeld aan een bescheiden elektromotor. Daardoor heeft Dacia wat Autozine betreft een prima balans tussen prijs en bruikbaarheid gevonden. De Spring kan in theorie 230 km (WLTP) afleggen op een volle accu, tijdens deze test was dat 201 km. Laden kan aan het stopcontact thuis of bij een publiek laadpunt. Optioneel kan de Spring worden voorzien van een aansluiting om ook bij snelladers te laden (30 kW) en dan is de Spring dankzij korte laadtijden niet langer aan de regio gebonden.



De elektromotor is goed voor een weinig imposante 44 pk, hetgeen deels wordt gecompenseerd door een heel behoorlijke 125 Nm aan trekkracht. Belangrijker is dat dat vermogen direct beschikbaar is en daarom is de Spring in de praktijk levendig en vlot. Zoals het hoort bij een elektrische auto reageert ook deze Dacia direct op het stroompedaal en biedt de Spring een souplesse waar geen verbrandingsmotor tegenop kan. Echter, boven de 80 km/u is het gedaan met de pret en voor snelheden boven de 100 km/u moet de aandrijflijn merkbaar hard werken. Alhoewel de elektromotor weinig geluid produceert, zijn de banden

en rijwind nadrukkelijk hoorbaar. Per saldo is de Spring daarom nauwelijks stiller dan een soortgelijke auto met verbrandingsmotor (Dacia geeft aan dit op de korte termijn te verbeteren).

Weggedrag

Omdat de Spring hoog en smal is, helt het koetswerk fors over in de bocht. Daarbij is merkbaar eenvoudige ondersteltechniek toegepast. De besturing is licht en bijna gevoelloos.



Of dit een bezwaar is, hangt af van het gebruik in de auto. Op de snelweg is de Spring zijwindgevoelig en hoe hoger de snelheid hoe minder vertrouwenwekkend de auto voelt. In de stad daarentegen is de Spring helemaal in zijn element. Dan zorgt de lichte besturing voor gemak (alhoewel de draaicirkel kleiner had gemogen). De grote bodemvrijheid maakt het nemen van drempels, stoepen en andere obstakels in de stad eenvoudig. Samen met de levendige aandrijving laat de Spring zich kwiek door druk verkeer sturen en is dan echt een genoegen om te rijden.

Kosten en verbruik

Het beste is voor het laatste bewaard. De Spring kost hetzelfde als een vergelijkbare auto met benzinemotor. Echter, de gebruikskosten van de Spring liggen veel lager. Een volle batterij kost op het moment van schrijven bij thuis opladen 27 x 19 cent = 5 euro. Uitgaande van een verbruik van 1 op 20 zou een benzineauto voor dat bedrag zo'n 60 km kunnen

afleggen, tegenover 200 km voor de Spring.

Met de aangekondigde belastingmaatregelen zullen auto's met verbrandingsmotor in de toekomst steeds duurder worden in gebruik, waarmee ze als occasion ook minder aantrekkelijk worden. Voor een elektrische auto geldt het omgekeerde. Bovendien: omdat een elektrische auto veel minder bewegende delen heeft, is deze betrouwbaarder en dat zorgt voor een lagere afschrijving en minimale onderhoudskosten. Kortom: voordeliger autorijden kan echt niet!

zorgeloos gebruik. Net als iedere andere elektrische auto is de Spring vlot, schoon en zeer voordelig in het gebruik. ■



Conclusie

Biedt de Dacia Spring alle voordelen van een elektrische auto tegen de prijs van een conventionele auto? Ja, maar het is duidelijk waar Dacia heeft bezuinigd om dit te realiseren.

De Dacia Spring is een kleine en eenvoudige auto die al het nodige biedt, maar niet meer dan dat. Vanwege beperkte geluidsisolatie is de Spring nauwelijks stiller dan conventionele auto's. De hoge en smalle bouw zorgt er samen met de eenvoudige ondersteltechniek voor dat de Spring zich minder thuisvoelt op de snelweg, maar juist uitblinkt in de stad.

Het belangrijkste geheim van de Spring zit in de doordachte combinatie van een relatief kleine batterij met een zuinige elektromotor. Hierdoor blijft de prijs beperkt, terwijl het bereik van 200 km samen met de optionele snellaadmogelijkheid zorgt voor



Specificaties

Dacia Spring (2021 - 2026)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	373 x 158 x 152 cm
Wielbasis	242 cm
Gewicht	991 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	27 kWh
Bagageruimte	290/620 l
Bandenmaat	165/70R14

Motor en prestaties



Vermogen	44 pk @ 3000 rpm
Koppel	125 Nm @ 500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	19.1 sec.
Topsnelheid	125 km/u
Verbruik gemiddeld	11.90 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	230 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 18.890,-
Prijs instapmodel	€ 18.000,-