



Dacia Spring

Zoals het bedoeld was

Autotest | Een voordelige auto moet niet alleen goedkoop zijn in aanschaf, maar ook in gebruik. Dacia staat bekend om de voordelige auto's en biedt bovendien veel modellen op LPG. Toch kan het nog voordeliger met de volledig elektrische Spring. De Spring is bovendien nog slimmer gemaakt voor modeljaar 2026.

De aanpassingen voor modeljaar 2026 volgen kort op de vernieuwingsronde van 2024. Toen werd het uiterlijk aangepast. De auto oogt sinds 2024 volwassen en is dankzij stickerpakketten en details op kleur naar de eigen smaak samen te stellen. De combinatie van lichtblauwe lak met koperkleurige spiegels maakt van de testauto een vrolijke verschijning!



Ruimte

De Spring is een kleine auto en dus moeten er keuzes worden gemaakt. De keuze van Dacia is overduidelijk: de nadruk ligt op de ruimte voorin. De voorstoelen zijn zelfs ruim bemeten, zodat ook grote volwassenen comfortabel zitten in deze kleine elektrische auto. De

achterbank is slechts bedoeld voor incidenteel gebruik en is alleen bruikbaar wanneer beide voorstoelen een flink eind naar voren worden geschoven.

De bagageruimte meet 280 liter en dat is heel behoorlijk voor een auto van deze omvang. Het is bovendien een stuk groter dan de kofferbak van de meest recente concurrent uit eigen huis: de Renault Twingo E-Tech. Optioneel is een "frunk" leverbaar, waarmee de Spring ook bergruimte biedt onder de motorkap.



Uitrusting

De uitrusting is modern, terwijl ook duidelijk is waarop Dacia heeft bezuinigd. Steeds is de Spring net iets minder verfijnd dan duurdere auto's. Zo worden de zijruiten weliswaar elektrisch bediend, maar moet de gebruiker de knop vasthouden (niet automatisch geheel openen of sluiten). Er is centrale portiervergrendeling, maar die gaat met een klap open en dicht. En alhoewel dit een elektrische auto is en er dus geen startmotor is, wordt de Spring een sleutel gestart. De automaat heeft geen "park", maar alleen een "neutraal". De bestuurder moet daarom eerst "neutraal" selecteren en daarna de mechanische parkeerrem activeren. Dit is allemaal niet bezwaarlijk, maar het geeft wel duidelijk het gevoel om met een budget-auto op stap te zijn.

Een vleugje luxe komt van het infotainment-systeem. Dat is gebaseerd op Android en daarom kunnen apps naar keuze worden geïnstalleerd (indien door de auteurs aangepast voor gebruik in de auto). Standaard is een navigatie-applicatie van "HERE" beschikbaar en

die doet zijn werk naar behoren. Wie de voorkeur geeft aan de eigen telefoon, kan deze koppelen via Apple CarPlay of Android Auto (via USB-C of draadloos). Let op dat Dacia een zeer oude versie van Android gebruikt die niet langer wordt ondersteund door Google. De vraag is daarom hoe lang dit nog zal functioneren. Daarbij zijn de algemene voorwaarden van zowel Google als Dacia tenenkrommend.



Omdat de Spring in 2021 is geïntroduceerd, moet het model voldoen aan de veiligheidseisen van 2021. Daarom zijn er vrijwel geen "bestuurders-assistenten". De Spring bemoeit zich nauwelijks met de bestuurder en alleen wanneer te hard wordt gereden klinkt een bescheiden waarschuwing. Juist een heel wenselijke veiligheidsvoorziening is de camera achterop. Die maakt parkeren nog makkelijker en veiliger.

Weggedrag

De aanpassingen voor modeljaar 2026 zijn voornamelijk onderhuids te vinden. Zo is het platform waarop de auto is gebaseerd aangepast. En dat maakt een groot verschil! De batterij ligt namelijk niet langer tussen de achterwielen, maar is centraal onder de auto gemonteerd. Bovendien maakt de batterij nu deel uit van de dragende constructie van de auto. Onder de motorkap is een torsiestaaf gemonteerd en ook dat zorgt ervoor dat de vernieuwde Spring veel steviger voelt. Samen met de nieuwe besturing en nieuwe wielen uit 2024 rijdt de Spring nu zoals de makers het in 2021 hadden bedoeld, maar vanwege budgetrestricties niet eerder konden realiseren.

Het is zelfs niet overdreven om te zeggen dat de

Spring zo goed rijdt als technisch mogelijk met deze korte wielbasis en geringe spoorbreedte. De Spring laat zich nu zelfs heerlijk gooien en smijten in de stad. Let op dat de extreem lichte besturing enige gewenning vraagt, want de testredacteur stuurde meer dan eens per ongeluk te scherp in omdat er nauwelijks weerstand is.



De beperkte afmetingen worden in de parkeergarages als voordeel ervaren. De Spring vraagt zo weinig ruimte dat deze auto in een parkeervak past dat deels in beslag wordt genomen door een slordig geparkeerde auto ernaast. Is de parkeerplaats of parkeergarage vol? De Spring weet het plekje te benutten waar alle anderen hoofdschuddend voorbijrijden!

Opladen en bereik

De vernieuwde Spring heeft een nieuwe batterij, maar behoudt de uitgekiende balans tussen bereik, prestaties en prijs. Daarom is niet gekozen voor een enorme actieradius, die vervolgens slechts eens per jaar daadwerkelijk wordt benut. De Spring heeft een bereik van 225 km en dat is voor een stadsauto meer dan genoeg.

"Met de tweede ronde van vernieuwingen zijn alle beperkingen en problemen die de Dacia Spring ooit had opgelost"



Echter, zelfs wanneer rekening wordt gehouden met de geringe capaciteit van de batterij (24 kWh), verloopt het snelladen langzaam. Het navigatiesysteem plant niet automatisch laadstops op een rit die langer is dan de actieradius toelaat en het is ook niet mogelijk om de batterij voor te verwarmen op weg naar de snellader. Daarom begint de Spring het opladen met een snelheid van 20 kW om na een kwartiertje een snelheid van 30 kW te bereiken. Ook jammer: het is niet mogelijk om de laadsessie vanuit de auto te stoppen, dit moet vanuit het laadstation komen. Tijdens het opladen toont de Spring alleen de hoogst noodzakelijke informatie over het proces (eindtijd en huidige actieradius). Details zoals het opgenomen vermogen zouden de bestuurder extra inzicht geven in het proces, maar ontbreken helaas.

Prestaties en verbruik

De eerste Spring had een motorvermogen van welgeteld 45 pk en was daarom beperkt tot de stad. Later volgde een versie met 65 en die voelde zich ook thuis op de buitenweg. Voortaan levert de Spring 100 pk en daarmee geeft de auto wederom het gevoel dat dit is hoe het had moeten zijn in 2021. Nu levert de Spring de acceleratie en daadkracht die mogen worden verwacht van een elektrische auto. Zelfs in de eco-stand zijn de prestaties nog heel behoorlijk. Wie overstapt vanuit een auto met benzinemotor zal de Spring daarom als een enorme sprong vooruit ervaren.

Door te kiezen voor de "B"-stand van de automaat wint de Spring extra energie terug bij het afremmen

op de motor en zo wordt het verbruik lager. Vanwege het levendige karakter nodigt de Spring nu uit tot sportief rijden en desondanks lag het testverbruik steeds tussen de 11 en 12 kWh / 100 km. En dat is keurig! Op deze manier is een elektrische auto niet alleen voordeliger in aanschaf, maar ook in gebruik. En daar draait het om bij Dacia!

te maken voor de Spring en rekenen leasemaatschappijen extra lage private-leasetarieven. ■



Conclusie

Met de tweede ronde van vernieuwingen zijn alle beperkingen en problemen die de Dacia Spring ooit had opgelost. De Spring ziet er goed uit, heeft een moderne uitrusting, heeft een goed weggedrag, presteert goed en is voordelig in aanschaf en gebruik.

Echter, daar heeft Dacia 5 jaar over gedaan! Toen Dacia de Spring introduceerde was het de goedkoopste elektrische auto op de markt, maar inmiddels zijn er diverse concurrenten. Niet de minste daarvan komt uit eigen huis: de Renault Twingo E-Tech. Die auto kost hetzelfde, maar heeft een rijkere uitrusting, meer verfijnd weggedrag, betere zitpositie, snellere boordlader en hoger veiligheidsniveau. Bovendien heeft Dacia al aangekondigd over een klein jaar een vervanger voor de Spring te introduceren.

Alhoewel er geen twijfel over bestaat dat de Spring nu is zoals Dacia het bedoeld had in 2021, komen alle aanpassingen te laat. Dat hoeft echter geen slecht nieuws te zijn! Juist omdat de Renault Twingo uiterst gewild is, zien garages zich genoodzaakt goede deals



Specificaties

Dacia Spring

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	370 x 158 x 152 cm
Wielbasis	242 cm
Gewicht	1.111 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	24 kWh
Bagageruimte	288/975 l
Bandenmaat	165/65R15

Motor en prestaties



Vermogen	100 pk @ 0 rpm
Koppel	137 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9.6 sec.
Topsnelheid	125 km/u
Verbruik gemiddeld	12.40 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	225 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 20.800,-
Prijs instapmodel	€ 18.000,-