



Dacia Spring

Elektrische essentie

Autotest | De Dacia Spring heeft een duidelijk doel: elektrisch rijden zo betaalbaar mogelijk maken. Het doet dat naar eigen zeggen door elektrisch rijden terug te brengen tot de essentie. Echter, voor modeljaar 2024 krijgt de Spring een nieuw uiterlijk, modernere techniek en meer verfijnde rijeigenschappen. Op die manier wil Dacia de Spring aantrekkelijker maken. Maar gaat dat niet ten koste van de lage prijs?

Op het eerste gezicht is er zoveel vernieuwd, dat het wel een geheel nieuwe auto lijkt! Vrijwel het gehele koetswerk is opnieuw vormgegeven naar de nieuwe huisstijl van Dacia. Ondanks de bescheiden afmetingen oogt de Spring daarom beduidend moderner en zelfverzekerder dan voorheen. Terwijl het lijnenspel strakker is geworden, staan er juist frivole kleuren op de prijslijst. Bovendien is de auto uit te voeren met een originele "print" op de voor- en achterbumper voor extra bescherming en de vrolijke uitstraling. De hier getoonde kleur "Beige Safari" is eveneens nieuw.

"de Spring reduceert de elektrische auto tot de essentie en is daarbij slim met de tijd meegegaan"



Ruimte

Ook binnenin is bijna alles anders. Vrijwel de gehele cabine is opnieuw ontworpen, met als grootste verschil dat hoogwaardigere materialen zijn gebruikt. De deuren sluiten daarom niet met een goedkope "pets", het interieur galmt niet alsof het een metalen kist is en rijgeluiden zijn minder hoorbaar (op lage snelheid). De Spring voelt daarom veel minder als budgetauto dan voorheen.

De stoelen hebben een nieuwe bekleding die vegan is én milieuvriendelijker dan voorheen. De ruimte is logischerwijs gelijk gebleven. Voorin is nog altijd duidelijk merkbaar dat dit een smalle auto is, want de bestuurder en bijrijder zitten schouder aan schouder. De beenruimte voorin is voldoende, de hoofdruimte zelfs goed. Dacia heeft bezuinigd met de verstelmogelijkheden: het stuurwiel is wel in hoogte verstelbaar, maar niet in diepte. De voorstoelen zijn niet in hoogte te verstellen.

De ruimte achterin is alleen voldoende als de bestuurder en bijrijder inschikken. De bergruimte in de cabine is wel verbeterd. Er zijn meer bergvakken gemaakt en optioneel is onder de motorkap een "bak" te plaatsen. Deze heeft een inhoud van 35 liter en dat is voldoende voor bijvoorbeeld een sporttas of de laadkabels.

Net als andere nieuwe modellen van Dacia is de Spring aan te kleden met accessoires die worden bevestigd met een zogenaamde "YouClip". Op bevestigingspunten in het dashboardkastje en op de middentunnel zijn bijvoorbeeld een bekerhouder, telefoonhouder en multi-houder (haakje, bakje en zaklamp) te bevestigen. Let op dat de "YouClip"-stekker geen elektrische aansluiting bevat. De beloofde zaklamp en inductielader voor de telefoon moeten daarom op 1 van de 2 USB-C aansluitingen op het dashboard worden aangesloten.

Dacia levert geen papieren instructieboekje meer. Dat scheelt ruimte in het dashboardkastje en scheelt papier bij de productie. In plaats daarvan levert Dacia een app voor de mobiele telefoon. Door de camera simpelweg op een onderdeel van de auto te richten, verschijnt uitleg over dat onderwerp. Kortom: beter voor het milieu, handiger in het gebruik.

Uitrusting

De klokken achter het stuurwiel zijn vervangen door een beeldscherm, zodat de bestuurder kan bepalen

hoe de diverse gegevens (snelheid, batterijlading, etc.) worden weergegeven. Dit is in de regel duurder om te produceren dan analoge klokken, maar omdat de Spring in China wordt geproduceerd kon dankzij een samenwerking met Chinese leveranciers een zeer scherpe prijs worden bedongen.



Met een centraal beeldscherm wordt het infotainment-systeem bediend. Afhankelijk van de gekozen uitvoering vereist dit een smartphone als brein of is de Spring voorzien van een eigen audio-, communicatie- en navigatiesysteem. Volgens Dacia wordt de Spring voornamelijk voor korte afstanden gebruikt. Daarom kan het navigatiesysteem geen laadstops plannen als de resterende actieradius onvoldoende is om de bestemming te bereiken. Wat Autozine betreft is dit een logische besparing, geheel in lijn met de filosofie van Dacia. Nog zo'n besparing: de Spring heeft wel airconditioning (koude lucht blazen), maar geen klimaatcontrolesysteem (automatisch temperatuur op gevraagde niveau houden).

De facelift dient niet alleen om de Spring aantrekkelijker te maken, maar ook om te voldoen aan nieuwe Europese wetgeving. Daarom zijn de veiligheidsvoorzieningen flink uitgebreid. Zo leest een camera verkeersborden en wordt de bestuurder direct gewaarschuwd wanneer deze te hard rijdt. Ook bij overschrijden van de belijning op het wegdek zonder richting aan te geven waarschuwt de Spring. De persoonlijke voorkeuren van de bestuurder zijn op te slaan in een profiel en vervolgens volstaat een tik op

het beeldscherm om veiligheidssystemen uit te schakelen (als dat in het profiel staat).

Elektrische auto

Dacia's filosofie van "terugbrengen tot de essentie" komt niet alleen tot uiting in de uitrusting, maar ook in de rijeigenschappen. Een kleine en lichte auto heeft namelijk een minder sterke motor nodig en dat vereist weer een minder sterke batterij. Voor modeljaar 2024 was het daarom niet nodig om de aandrijflijn aan te passen. Nog steeds beschikt de Spring over een batterij met een capaciteit van 27 kWh en naar keuze een 45 pk of 65 pk sterke elektromotor. Omdat een elektromotor geen versnellingsbak nodig heeft, laat de Spring zich bedienen als een automaat. Echter, om te besparen ontbreekt "park". In plaats daarvan moet de bestuurder "neutraal" kiezen en de handrem aantrekken bij het parkeren. Dat is wat omslachtig, maar het went.



Met de sterkere motor leent de Spring zich ook voor langere afstanden op de snelweg. In de praktijk is de Spring zelfs verrassend kwek voor een auto met slechts 65 pk. In de stad is de Spring lekker vlot en zelfs op de snelweg is boven de 100 km/u nog enig sprintvermogen voor handen. Wel nemen de rijgeluiden boven de 100 km/u plotseling sterk toe, waardoor de Spring niet uitnodigt tot lange afstanden op hoge snelheden.

Alhoewel de Spring slechts één stand heeft voor regenereren (terugwinnen van energie door te remmen op de motor), is die stand uiterst effectief. In

veel gevallen volstaat het daarom om het stroompedaal los te laten om te remmen en dat bespaart veel energie. Samen met het relatief lage gewicht is de Spring daarom niet alleen voordelig in aanschaf, maar ook in gebruik. Volgens Dacia verbruikt de hier gereden 65 pk sterke "Extreme"-versie 13.2 kWh per 100 km. Het testverbruik met een speelse rijstijl, maar onder ideale weersomstandigheden, was goed voor een verbruik van 12.6 kWh per 100 km.

Het zorgt ook voor een bereik van ruim 200 km, ondanks de beperkte accucapaciteit. De Spring kan met 3.7 kW laden aan een huishoudstopcontact en met 7 kW bij een publiek laadpunt. Afhankelijk van de gekozen uitvoering is snelladen ook mogelijk. Dan lijkt de maximale snelheid van 30 km/h gering, maar ten opzichte van de even geringe accucapaciteit is dat ruim voldoende.



Nieuw voor modeljaar 2024 is "V2L". Dit staat voor "vehicle to load" en geeft de mogelijkheid om elektrische apparaten te voeden met de Spring (alleen de "Extreme"-uitvoering). Een accessoire die in de laadpoort wordt gestoken heeft een 220 volt stopcontact waarop allerlei huishoudelijke apparaten kunnen worden aangesloten.

Weggedrag

Wat Autozine betreft was het weggedrag altijd het zwakste punt van de Spring. Het smalle en hoge koetswerk helt gemakkelijk over, ondanks het lage zwaartepunt van de batterij. Dacia heeft deze klacht

ter harte genomen en de stuurinrichting geheel herzien. Bovendien zijn de uitvoeringen met 15 inch velgen van nieuwe banden voorzien (zelfde merk, maar andere chemische samenstelling en ander profiel).

Het resultaat hiervan is direct merkbaar. Nog steeds stuurt de Spring zeer licht, maar voorheen was de besturing ook nog eens gevoelloos. Voortaan is iedere rimpeling in het wegdek voelbaar in het stuurwiel. Mede daarom is merkbaar dat de rechthoudstabiliteit matig is. De bestuurder moet daarom continu kleine correcties maken, alhoewel dat na enkele uren sturen nog nauwelijks opvalt. Het weggedrag is marginaal beter geworden, waarbij het overhellen iets is verminderd. In de stad is de Spring zeer wendbaar en daar zorgen de lange veerwegen voor het nodige comfort.

Tenslotte

Zoals eerder genoemd, wordt de Dacia Spring in China geproduceerd in samenwerking met Chinese partners. Dit kan gevolgen hebben voor de prijs vanwege een nieuwe importheffing op auto's uit China. Op dit moment bepaalt de Europese Unie hoeveel inbreng de Chinese regering in de productie heeft en op basis daarvan zal worden bepaald hoeveel belasting moet worden betaald. Het advies is daarom: denkt u over de aanschaf van de Spring, doe het dan snel, voordat de prijs omhoog gaat.



Conclusie

De Dacia Spring wil het publiek verleiden tot elektrisch rijden door zijn prijs en de kwaliteiten. Daarom is de kleine Dacia vernieuwd voor modeljaar 2024. Het nieuwe uiterlijk geeft de Spring een minder aandoenlijke en veel zelfverzekerdere uitstraling, waardoor het gevoel van "budgetauto" ook sterk is verminderd. Datzelfde geldt voor het interieur, dat dankzij een nieuwe indeling en nieuwe materialen een veel volwassener uitstraling heeft gekregen.

De uitrusting is rijker geworden. Dat is deels omdat Dacia profiteert van nieuwe technische ontwikkelingen van moederbedrijf Renault en deels omdat de Europese Unie dat vanaf 2024 verplicht. Het weggedrag zou zijn verbeterd, maar in feite is vooral de communicatie tussen bestuurder en mechaniek verbeterd. De wegligging is slechts marginaal beter geworden. De Spring leent zich daarom voor langere afstanden, maar voelt zich toch het beste thuis in en om de stad. Geheel terecht zijn de batterij en elektromotor ongewijzigd. Met de 45 pk motor is de Spring vooral een stadsauto, met de 65 pk motor vormen ook hogere snelheden geen probleem. De actieradius en laadmogelijkheden zijn voldoende.

Tenslotte resteert de vraag: is de Spring met zijn modernere uiterlijk, rijkere uitrusting en verfijndere weggedrag even voordelig als voorheen? Ja, zonder enige twijfel! Het concept is namelijk niet gewijzigd: de Spring reduceert de elektrische auto tot de essentie en is daarbij slim met de tijd meegegaan. Daarom is de balans tussen bereik, prestaties, uiterlijk, uitrusting en prijs nog altijd onverslaanbaar ■



Specificaties

Dacia Spring

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	370 x 158 x 152 cm
Wielbasis	242 cm
Gewicht	1.049 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	27 kWh
Bagageruimte	308/1004 l
Bandenmaat	165/65R15

Motor en prestaties



Vermogen	65 pk @ 0 rpm
Koppel	113 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13.7 sec.
Topsnelheid	125 km/u
Verbruik gemiddeld	13.20 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	225 km
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 20.950,-
Prijs instapmodel	€ 18.950,-