# Gebrauchtwageninfo




## Dacia Spring (2021-2026)

### Fahrende Blechbüchse

Der Dacia Spring der ersten Generation wurde von 2021 bis 2026 hergestellt. Im Gegensatz zu allen anderen Dacia-Modellen war das Auto keine eigene Dacia-Entwicklung, sondern ein in China zugekauftes Modell, das auch dort produziert wurde. Das Auto ist extrem einfach gestaltet und erfüllt nur rudimentäre Ansprüche an automobile Mobilität. Das Fahrwerk erweist sich als hart und bockig, die Geräuschdämmung ist kaum vorhanden, die Sitze sind auf Dauer unbequem, die Bedienung verlangt Eingewöhnung und die Lenkung erzeugt kaum Rückmeldung von der Straße. Auch das Platzangebot ist weder für die Mitfahrer, noch für das Gepäck sonderlich gut. Das Modell taugt daher nur als Pendelauto für kürzere Strecken, vorwiegend innerorts. Bei einem Facelift im Jahr 2025 wurde die Optik außen sowie innen deutlich gefälliger gestaltet. Wesentliche Neuerung war aber eine neuere Batterietechnologie (LFP- statt NMC-Akku), mit der sich die Ladezeiten vor allem bei einer Schnellladung annähernd halbierten. Die Reichweite blieb hingegen weitgehend gleich.

**Empfehlung:** Für den Spring gibt es vier verschiedene Motoren. Die Basismotorisierung hat lediglich 33 kW (45 PS). Das Auto ist extrem lahm und bietet Fahrleistungen, mit denen er schon in den 1990er Jahren als untermotorisiert gegolten hätten. Die etwas stärkere Version mit 48 kW (65 PS) kommt merkbar spritziger vom Fleck Ende 2025 wurden im Zuge des Facelifts neue Motoren eingesetzt. Die Basisversion hatte nun 52 kW (71 PS), die stärkere Variante immerhin 75 kW (102 PS). Damit sind ordentliche Beschleunigungswerte erreichbar und man ist auch auf Schnellstraßen kein Verkehrshindernis. Die Reichweite mit der etwa 24 kWh großen Batterie liegt im Alltag bei lediglich 150 bis 200 km. Die Ladeleistung ist mit der moderneren Batterie seit dem Facelift besser. Viele angebotene gebrauchte Dacia Spring sind kaum gewartet. Daher sollte bei der Besichtigung dringend besonderes Augenmerk darauf gelegt werden. Außerdem empfehlen wir nur ein Fahrzeug zu nehmen, dessen Batteriegesundheit über ein Zertifikat nachgewiesen ist.

⊕ vergleichsweise günstig, zuverlässige Antriebstechnik, kompakte Abmessungen

⊖ mäßiges Qualitätsniveau, nicht langstreckentauglich durch geringe Reichweite und Ladeleistung (CCS nur optional), geringes Komfortniveau, unterdurchschnittliche Fahreigenschaften, rostanfällige Karosserie, verschleißanfälliges Fahrwerk, schlechtes Abschneiden beim TÜV

## Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2026)

| Erstzulassungsjahr | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|
| ADAC-Bewertung | - | 3,1 | 3,2 |

### ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

| | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|
| | 3,1 | 1,8 | 1,2 |
| | 13,9 | 10,0 | 6,0 |
| | 24,6 | 18,3 | 10,8 |
| | 35,4 | 26,5 | 15,6 |
| | >35,4 | >26,5 | >15,6 |

## Mängel und Rückrufe

| | |
|---|---|
| Allgemein | In der ADAC Pannenstatistik erweist sich der kleine Dacia als überraschend zuverlässig. Die Pannenquote liegt unter dem Durchschnitt. Die Dauerhaltbarkeit ist allerdings nicht gut. In fast allen Bereichen liegen die Mängelquoten weit über den Durchschnittswerten. Besonders die Achsaufhängungen, die Feder-Däpfer-Einheiten, die Beleuchtung und Bremsfunktionen bereiten zu häufig Probleme. Auch die Rostvorsorge lässt zu wünschen übrig, weshalb bereits junge Modelle früh zu rosten beginnen. |

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

## Modellgeschichte

| | |
|---|---|
| 10/2021 | Einführung des fünftürigen SUV in der Kleinwagenklasse. Elektromotor mit 33 kW (45 PS), 27,4-kWh-Batterie (netto 26,8 kWh) und bis zu 230 km WLTP-Reichweite. Produktion in Wuhan (China) |
| 06/2022 | Einführung der neuen Dacia-Markenidentität mit geändertem Kühlergrill und dem neuen Dacia-Link-Emblem (Auslieferung ab Ende 2022) |
| 05/2023 | Einführung der neuen Top-Version Extreme mit stärkerem Elektromotor (48 kW / 65 PS) und neuem Getriebe |
| 07/2024 | Große Modellpflege und Facelift; komplett neues Außen- und Innendesign im aktuellen Dacia-Look, digitales Cockpit, 10-Zoll-Touchscreen und Vehicle-to-Load (V2L); Motoren (45 und 65 PS) bleiben gleich, deutliche Preissenkung |
| 12/2025 | Bestellstart für das Modelljahr 2026 mit modifizierter Plattform und erstmals 24,3-kWh-LFP-Batterie; neue stärkere Elektromotoren ersetzen die alten Antriebe: 52 kW (70 PS) für Essential/Expression und 75 kW (102 PS) für Extreme. |
| 09/2026 | Baureihe eingestellt. Neues Nachfolgemodell ab 12/2026 |

## Die Karosserievarianten im Vergleich

| Karosserietyp | SUV |
|---|---|
| Länge/Breite/Höhe [mm] | 3.734 / 1.579 / 1.516 |
| Breite mit Spiegeln [mm] | 1.770 |
| Kofferraumvolumen [l] | 290 |

## Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

| TYP | electric 45 | electric 65 |
|---|---|---|
| Aufbau/Türen | SUV / 5 | SUV / 5 |
| Bauzeitraum | 2021-2025 | 2021-2025 |
| Leistung [kW/PS] | 33 / 44 | 48 / 65 |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 125 / - | 113 / - |
| Beschleunigung 0-100 km/h [s] | 19,1 | 13,7 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 125 | 125 |
| Verbrauch Hersteller pro 100 km | 14,1 kWh (WLTP) | 13,2 kWh (WLTP) |
| $CO_2$ [g/km] | 0 g/km | 0 g/km |
| $CO_2$-Effizienzklasse | A | A |
| Anhängelast gebremst / ungebremst [kg] | - / - | - / - |
| Batteriegröße [kWh] | 26,8 | 26,8 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 13 / 14 / 18 | 13 / 14 / 18 |
| Steuer pro Jahr* | 39 € | 39 € |
| Schadstoffklasse | E-Fzg. | E-Fzg. |

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+$CO_2$-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

[1] Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

## Wichtige Werkstattkosten (inkl. Einbaukosten)

| TYP | electric 45 | electric 65 |
|---|---|---|
| Wartung 1 | 150 € | 150 € |
| bei km / Monate | 30.000 / 12 | 30.000 / 12 |
| Wartung 2 | 190 € | 190 € |
| bei km / Monate | 60.000 / 24 | 60.000 / 24 |
| bei km / Monate | - / - | - / - |
| bei km / Monate | - / - | - / - |
| bei km / Monate | - / - | - / - |
| Bremsscheiben und -beläge vorne | 590 € | 590 € |
| Bremsscheiben und -beläge hinten | 1.280 € | 1.280 € |

## Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust)

| TYP | electric 45 | electric 65 |
|---|---|---|
| Fixkosten (Steuer, Versicherung) | 99 € | 99 € |
| Betriebskosten (Kraftstoff) | 98 € | 93 € |
| Werkstatt-/ Reifenkosten | 67 € | 68 € |
| Gesamtkosten pro Monat | 265 € | 261 € |
| Gesamtkosten pro km | 21,2 ct | 20,9 ct |

## Garantien

Der Duster hat eine allgemeine Garantie von drei Jahren oder bis 100.000 km. Zudem bietet Dacia eine zweijährige Lackgarantie und eine sechsjährige Garantie gegen Durchrostung. Auf die HV-Batterie gibt Dacia eine Garantie von acht Jahren oder bis 120.000 km (SoH 75%). Die Garantie kann im Rahmen der Dacia Treuegarantie verlängert werden (Garantieverlängerung um 1 Jahr bei Wartung in Dacia Vertragswerkstatt, bis zu 7 Jahre oder 150.000 km).

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

## Crashtest (Euro NCAP) Testergebnis 2021 ★

Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe mit Sitzplatzbelegungserkennung für den Beifahrersitz ausgestattet. In der ersten Sitzreihe wird zusätzlich der Oberkörper seitlich durch Airbags geschützt. Zwischen den Sitzen ist kein Zentralairbagsystem installiert, das die vorderen Insassen gegeneinander schützen könnte. Der Insassenschutz ist schwach, das Verletzungsrisiko für Erwachsene überwiegend mittel bis sehr hoch, für Kinder sehr gering bis hoch. Es sind ISOFIX-Halter an den beiden äußeren Sitzplätzen der zweiten Sitzreihe montiert, jedoch ohne i-Size-Kennzeichnung. Die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist für vom Hersteller zugelassene Sitze unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar. Der Dacia Spring electric ist mit einem autonomen Notbremsassistenten ohne Erkennung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, ohne aktivem Spurhaltesystem, mit einem manuellen Geschwindigkeitsbegrenzer und ohne einer Fahreraufmerksamkeitserkennung serienmäßig ausgestattet. Ein e-Call-Notrufsystem ist serienmäßig an Bord, eine Multikollisionsbremse besitzt der Spring electric nicht. Ein ISO-konformes Rettungsdatenblatt („Rettungskarte“) steht zur Verfügung.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.