



Dacia Spring Electric Comfort Plus 2WD

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (33 kW/44 PS)

Wuhan hat es durch die Corona-Pandemie zu weltweiter Berühmtheit geschafft. Weniger bekannt dürfte jedoch sein, dass in der chinesischen Stadt der Dacia Spring Electric vom Band rollt, der seit Oktober 2021 in Deutschland erhältlich ist. In gewohnter Manier umwirbt der Hersteller seinen elektrischen Sprössling mit dem Slogan: „Deutschlands günstigstes Elektroauto“. Tatsächlich ist das elektrische SUV der Kleinwagenklasse mit einem Basispreis von rund 20.000 Euro vergleichsweise günstig. Abgesehen vom vermeintlichen Schnäppchen hat das City-SUV allerdings wenig zu bieten. Auf der Malusseite stehen der mäßige Fahrkomfort, die dürftige Serienausstattung sowie die billige Materialanmutung. Bei der Fahrzeugsicherheit schneidet der Neue ebenfalls schlecht ab: Im Euro NCAP-Crashtest bekommt er lediglich einen von fünf Sternen und bei den Assistenzsystemen ist er von Anfang an schon nicht mehr auf dem Stand der Technik.

Im ADAC Autotest tritt der Fünftürer in der Ausstattung Comfort Plus an, die Parksensoren hinten mit Rückfahrkamera, Navigationssystem sowie Smartphone-Integration bietet. Die Leistung des Synchronmotors beträgt lediglich 44 PS bzw. 33 kW und das maximale Drehmoment liegt bei bis zu 125 Nm. Trotz der geringen Motorleistung wird man im nur knapp 1 t leichten E-Auto im Stadtverkehr nicht zum Verkehrshindernis, außerorts sollten jedoch Überholvorgänge wohl überlegt sein. Bei abgeregelten 125 km/h ist dann ohnehin Schluss. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 17,9 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste) geht der 27,4-kWh-Antriebsbatterie (netto) nach rund 185 km der Saft aus. Sollte das Ziel weiter entfernt liegen, kann man den Viersitzer an CCS-Schnellladesäulen (DC) nachladen – sofern der optionale CCS-Anschluss an Bord ist. Im Test betrug die Ladeleistung bis zu 33 kW, von 10 bis 80 Prozent war der Spring Electric nach rund 40 min. geladen.

Der Testwagen kann mit einem Preis von 22.490 Euro durchaus als Wucher bezeichnet werden, erst durch Abzug der Umweltprämie bewegt er sich mit knapp 13.000 Euro auf einem angemesseneren Preisniveau. Traurig, dass so durch den Bundeszuschuss von 6.000 Euro die Gesellschaft den Absatz unvollkommener aber elektrisch betriebener Fahrzeuge auch noch mitfinanzieren darf. **Konkurrenten:** u. a. DS Automobiles DS 3 Crossback E-Tense, Hyundai Kona Elektro, KIA e-Soul, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008.

- ⊕ **Fünf-Sterne-Bewertung im ADAC Ecotest, günstig in Unterhalt, kompakte Außenmaße**
- ⊖ **ein Stern im Euro NCAP-Crashtest, wenige Assistenzsysteme verfügbar, dürftige Komfort- und Sicherheitsausstattung, sehr einfache Materialqualität, Vordersitze nicht höhenverstellbar, geringe Reichweite, Fensterheber ohne Einklemmschutz**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **4,1**

AUTOKOSTEN **1,2**

Zielgruppencheck

	Familie	3,8
	Stadtverkehr	2,5
	Senioren	3,0
	Langstrecke	4,4
	Transport	3,8
	Fahrspaß	4,8
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★

3,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,6 Verarbeitung

⊖ Auf den ersten Blick macht der Spring Electric einen ordentlichen Eindruck. Sieht man genauer hin, zeigt sich schnell, dass Dacia an vielen Stellen spitz kalkulieren muss, um den Fahrzeugpreis zu ermöglichen. Die Spaltmaße der Karosserie sind passabel in ihrer Breite, verlaufen aber teils ungleichmäßig. Untypisch für ein Elektroauto ist der Unterboden unverkleidet und daher aerodynamisch nicht optimiert.

Die Materialqualität im Innenraum ist mäßig, beispielsweise hat der Teppichboden eine schlechte Passform und fühlt sich arg billig an, geschäumte Kunststoffe findet man im Innenraum grundsätzlich nicht. Insgesamt wirkt das Interieur wenig wertig.

3,5 Alltagstauglichkeit

⊕ Das City-SUV ist im Stadtverkehr in seinem Element. Nur etwas über dreieinhalb Meter lang, selbst mit Außenspiegeln unter 1,80 m breit – damit werden die Parkplatzsuche und das Rangieren zum Kinderspiel. Dem steht der Wendekreis mit etwas über zehn Metern auch nicht im Weg. Ab Werk ist der Spring Electric Comfort Plus mit einem Ersatzrad inklusive Wagenheber und Radmutternschlüssel ausgestattet – das hat heutzutage Seltenheitswert.

⊖ Auf langer Reise oder bei größeren Transportaufgaben kommt der Kleinwagen an seine Grenzen, dafür ist er weder gedacht noch gemacht. Lediglich 320 kg Zuladung bietet der Testwagen, das ist selbst für einen Viersitzer wenig. Dach-, Stütz- und Anhängelasten sind für den Spring Electric unzulässig. Weshalb der Spring dennoch eine Dachreling besitzt, bleibt das Geheimnis der Rumänen.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine theoretische Reichweite von etwa 185 km – ein mäßiger Wert, für die meisten Alltagsbedürfnisse allerdings durchaus ausreichend. Die Lithium-Ionen-Batterie (im Unterboden) hat laut Hersteller eine Kapazität von 27,4 kWh (netto), für eine vollständige Ladung werden inklusive

4,1 Licht und Sicht

⊖ Die Ausmaße der kurzen Karosserie lassen sich recht gut abschätzen, auch wenn das vordere Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Dank der leicht erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umliegenden Verkehr gut im Blick. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Spring Electric nur ausreichend ab, die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein, besonders die hinteren. Bodennahe

Im Gepäckabteil etwa zeugen die billige Kofferraummatte oder die unverkleidete Ladekante vom Sparzwang der Rumänen – hier hat man schnell Kratzer im Lack. Ebenso verhält es sich an der Heckklappeninnenseite links und rechts, wenn harte Gegenstände im Kofferraum herumrutschen. Am anderen Fahrzeugende muss man die Motorhaube mühsam öffnen und mit einem Haltestab fixieren, der Blick fällt dabei auf einen unaufgeräumten Motorraum. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig und dürfte in den meisten Fällen einen Werkstatt-Aufenthalt zur Folge haben. Schließt man bei geöffneter Ladeklappe die Motorhaube, kann es zu Beschädigungen kommen – hier besteht Kollisionsgefahr.

Ladeverlusten 33,3 kWh benötigt. Der Dacia ist gegen Aufpreis mit einem CCS-Anschluss ausgestattet, der auch das Laden mit Gleichstrom ermöglicht. An einer Wallbox oder öffentlichen Ladestation kann der Fünftürer per serienmäßigem Mode-3-Kabel mit Wechselstrom (AC, 3,7 kW) geladen werden. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen mit dem optionalem Ladekabel über 13,5 Stunden. Bei Gleichstromladung (DC) ist eine Ladeleistung von bis zu 30 kW möglich. Beim Testwagen liegt die Ladeleistung sogar bei bis zu 33 kW, allerdings lediglich über einen begrenzten Bereich. Ab einem Ladezustand von circa 50 Prozent wird die Leistung sukzessive und in mehreren Stufen auf unter 20 kW reduziert (bei 85 Prozent SOC). Das Batteriesystem ist daher zwar nach rund 40 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen, für weitere knapp 20 Prozent sind dann allerdings zusätzliche 25 Minuten erforderlich – die vollständige Ladung ist erst nach über einer Stunde abgeschlossen. Der Ladestecker ist während des Ladevorgangs vor unbefugtem Abziehen gesichert. Die Ladekabel können lediglich im Kofferraum verstaut werden und nehmen dort Platz weg – ein Frunk, also eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube, wie sie zahlreiche E-Autos zu bieten haben, wäre die bessere Lösung.

Hindernisse sieht man vorn recht nah am Auto, hinten sieht es deutlich schlechter aus; in der Ausstattungslinie Comfort Plus sind die serienmäßigen Parksensoren hinten samt Rückfahrkamera sehr hilfreich. Die Rückfahrkamera wird jedoch nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt, sodass der Nutzen gerade nach Fahrten bei Nässe durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit eingeschränkt ist. Die

vorderen Parksensoren oder einen Einparkassistenten kann man ebenso wenig bestellen, wie auch ein 360-Grad-Kamerasystem.

Nachts leuchten die serienmäßigen Halogenscheinwerfer die Fahrbahn hinsichtlich Lichtintensität und Reichweite nur mäßig und ungleichmäßig aus, zudem erzeugen sie keine tageslichtähnliche Lichtfarbe. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich, die Leuchtweitenregulierung muss manuell bedient werden. Ein modernes LED-Lichtsystem mit Lichtfunktionen wie Kurvenlicht, Abbiegelicht oder Fernlichtautomatik gibt es selbst gegen Aufpreis nicht. Die Bremslichter der Heckleuchten sind ebenfalls nicht in LED-Technik ausgeführt, die im Fall eines Bremsvorgangs schneller reagieren würden, sodass der nachfolgende Verkehr früher informiert wäre.

Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – so kann beispielsweise am Stauende mit eingeschaltetem Warnblinker eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

Weder der Innen- noch die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten – einen asphärischen Abschnitt, der den toten Winkel verkleinern würde, haben beide jedoch nicht. Zudem sind die Außenspiegel nicht beheizbar.

Der Einarm-Frontscheibenwischer ist ein Bügelwischer ohne aerodynamischem Element, sodass der Anpressdruck bei höherer Fahrgeschwindigkeiten nicht erhöht wird – das Wischergebnis lässt dementsprechend zu wünschen übrig. Der Umkehrpunkt des Einarm-Scheibenwischers liegt direkt vor dem Fahrer, sodass links wie rechts große Bereiche der Frontscheibe ungewischt bleiben. Die Scheibenwaschanlage mit lediglich einer Spritzdüse verteilt nicht großflächig genug das Scheibenwaschwasser auf der Frontscheibe – das Ergebnis ist ein geringe Reinigungswirkung.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim Fünftürer gelingt recht leicht, die Sitzfläche befindet sich mit etwa 50 cm in angenehmer Höhe über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch. Die angemessenen großen Türausschnitte sind im Alltag praktisch. Vorn sollte man etwas auf seinen Kopf achten, um nicht die A-Säule zu touchieren. Steigt man hinten ein, wirkt der unten enge Türausschnitt einschränkend.

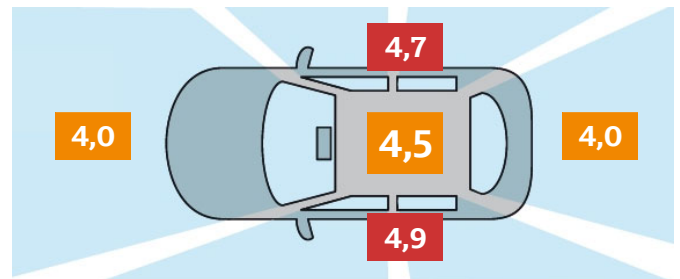
Der Fahrzeugschlüssel mit festem Schlüsselbart wirkt altbacken, die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

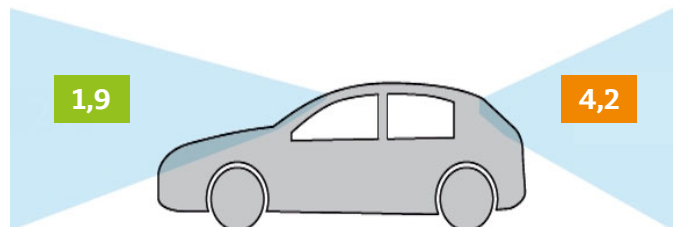
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



sind groß. Orientiert man sich am nicht einklappbaren Schlüsselbart, der beim Verstauen in der Hosentasche stört, kann man sie auch „blind“ zuordnen. Ein schlüsselloses Zugangssystem gibt es nicht.

Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen selbst an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Rasten vorn wie hinten – das ist im Alltag oft unpraktisch. Am Dachhimmel sind lediglich im Fond zwei Haltegriffe vorhanden.

3,5 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 270 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 350 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 605 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 955 l Volumen verfügbar.

4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊖ Der Entriegelungsknopf der manuellen Heckklappe befindet sich gut sichtbar zwischen Emblem und Griffmulde. Die Entriegelung ist etwas beschwerlich, da man den Entriegelungsknopf drücken und gleichzeitig die Heckklappe anheben muss. Die Klappe schwingt mit knapp 1,74 m nicht besonders hoch, sodass größere Personen auf ihren Kopf achten sollten, um sich nicht am abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen. Die Ladekante befindet sich hohe 73 cm über der Straße, entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Beim Ausladen sieht es nicht viel besser aus, dann muss die innere Stufe von 19 cm überwunden werden. Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich eine unpraktische Stufe und im Bereich der Lehnen steigt der Ladeboden an. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren. Im Kofferraum sucht man eine Beleuchtung sowie eine 12-V-Steckdose vergebens. Zum komfortablen Schließen der Heckklappe fehlt eine Griffmulde in der Verkleidung innen.

3,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich nur als Ganzes (einteilig) umklappen. Die Entriegelung ist umständlich, da links und rechts zeitgleich eine Schlaufe gezogen und die Rückbank nach vorn bewegt werden muss. Die Schlaufen sind dabei auch vom Kofferraum aus erreichbar. Die Kopfstützen müssen vor dem Umklappen nicht entfernt werden, selbst wenn die Vordersitze ganz zurückgefahren sind.

⊖ Ansonsten verzichtet Dacia auf Befestigungsmöglichkeiten und Fächer für kleinere Gegenstände. Es gibt kein Gepäcknetz oder stabile Verzurrösen, die eine Ladungssicherung über Kreuz ermöglichen würden. Beim Zurück-



Mit 270 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum des Spring von klassenüblicher Größe.



Mit 73 cm liegt die Ladekante relativ hoch und macht das Be- und Entladen recht mühsam.

klappen der Lehnen ist unbedingt auf die äußeren Gurte zu achten, da sie leicht eingeklemmt und beschädigt werden können.

3,9 INNENRAUM

4,0 Bedienung

Das übersichtlich gestaltete Armaturenbrett gibt dem Fahrer keine Bedienrätsel auf. Das Infotainmentsystem überzeugt beim Comfort Plus mit einer eingängigen Menüstruktur und sensibel reagierendem 7-Zoll-Touchscreen. Zudem ist der Bildschirm recht weit oben platziert, wodurch der Fahrer den Blick nicht zu sehr vom Verkehrsgeschehen abwenden muss. Die Menüstrukturen kann man recht schnell verinnerlichen, da sie nicht zu komplex gestaltet wurden. Nicht optimal ist allerdings, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen.

Die Bedieneinheit für die Klimatisierung liegt etwas tief, die Funktionen sind aber gut verständlich und die Tasten und Drehregler übersichtlich angeordnet.

Die meisten Schalter sind gut erreichbar und einsehbar, allerdings recht verstreut im Fahrzeug angeordnet und nicht nach Funktionen gruppiert.

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich beispielsweise die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsbegrenzung befinden, blickt der Fahrer auf das Kombiinstrument, das sich tagsüber wie nachts einwandfrei ablesen lässt, allerdings etwas altbacken wirkt. Der serienmäßige Bordcomputer informiert auch über Verbrauchs- und Streckenparameter; auf offene Türen oder die Heckklappe weist eine Anzeige hin (eine offene Motorhaube wird nicht angezeigt).

⊖ Dass der Spring in diesem Kapitel trotz der ordentlichen Bedienbarkeit nur mit der Note ausreichend abschneidet, liegt unter anderem an den mangelhaften Einstellmöglichkeiten für den Fahrer. Der Viersitzer ist ohne verstellbares Lenkrad sowie variabler Sitzhöhe ausgestattet, sodass sich eine passende Sitzhaltung nur schwer finden lässt. Der Drehknopf für die Fahrstufe und die Pedale passen für die meisten Staturen, der Platz um das Gaspedal könnte jedoch etwas großzügiger ausfallen. An der rechten Seite des Bremspedals fehlt jedoch ein Unterrutschschutz und auf der linken Seite im Fußraum vermisst man eine komfortable Fußstütze.

Den Schlüssel mit festem Schlüsselbart ins konventionelle

Zündschloss einzufädeln bedarf etwas Übung. Die Scheibenwischer müssen ohne Regensensor auskommen, das Intervall lässt sich nicht einstellen. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert.

Es gibt vorn und hinten elektrische Fensterheber, die jedoch ohne Automatikfunktion und ohne Einklemmschutz auskommen müssen. Besonders gefährlich ist hier, dass sich die hinteren Fensterheber ausschließlich im Fond bedienen lassen – so kann der Fahrer nicht umgehend auf eine Einklemmsituation im Fond reagieren. Die Fenster lassen sich auch mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen. Es gibt nur vorn eine zentrale Innenleuchte, Leseleuchten oder grundsätzlich eine Beleuchtung hinten sowie beleuchtete Schminkspiegel sind nicht vorhanden.

Viele Schalter sind zwar beleuchtet, allerdings ist die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung nicht einstellbar.

Die mechanische Handbremse bietet weniger Funktionen als eine moderne elektrische. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, da die Griffe zu weit weg sind.



Sowohl in der Verarbeitungsqualität als auch in der Materialanmutung im Innenraum kann der Spring Electric nicht überzeugen. Aber auch bei der Bedienung leistet sich der Rumäne diverse Nachlässigkeiten.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Beim Dacia Spring Electric Comfort Plus ist das Technik-Paket serienmäßig an Bord, das neben dem Navigationssystem mit 7-Zoll-Touchscreen auch Digitalradio (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung, AUX- und USB-Anschluss sowie die kabelgebundene Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto beinhaltet. Induktives Laden ist für den Dacia nicht verfügbar.

⊕ Per separater Taste im vorderen Bereich der Mittelkonsole kann ein Datenschutzmodus aktiviert und damit der Fahrzeugortungsservice deaktiviert werden.

Mittels der My Dacia-App kann die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung gestartet sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie etwa Ladezustand oder Reichweite abgerufen werden.

3,5 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,85 m genug Platz, die Kopffreiheit reicht noch für deutlich mehr. Der Fünftürer ist außen schmal und innen eng, man sitzt nah

beieinander. Die hohe Fensterlinie, die niedrige Dachlinie sowie das hoch aufbauende Armaturenbrett schränken das Raumgefühl etwas ein.

4,6 Raumangebot hinten

⊖ Hinten geht es im Viersitzer recht eng zu, was hauptsächlich an der beschränkten Beinfreiheit liegt, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. So haben bereits Personen mit knapp 1,70 m Größe den Kniekontakt zur Vordersitzlehne; die Kopffreiheit würde selbst für 1,85 m Größe reichen. In Kombination mit der eingeschränkten Innenbreite ergibt sich ein passables Raumgefühl; mehr als zwei Erwachsene haben im Fond ohnehin keinen Sitzplatz.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m ausreichend Platz.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind beim Dacia enge Grenzen gesetzt; lediglich die Rückbank lässt sich einteilig umklappen. Eine Längseinstellung oder ein Ausbau der Rückbank sind nicht möglich. Vorn gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten, keine davon ist geschlossen, um etwas vor neugierigen Blicken verbergen zu können. Becherhalter sucht man vergebens, immerhin passen in die vorderen Türfächer kleine Flaschen. Für die Fondinsassen stehen neben

den geschlossenen Lehnentaschen keinerlei Ablagemöglichkeiten zur Verfügung, weder Türfächer noch Flaschen- oder Becherhalter sind vorhanden. Das Handschuhfach ist recht groß, aber weder beleuchtet, noch klimatisiert oder abschließbar.

4,1 KOMFORT

3,9 Federung

Bei der Fahrwerksabstimmung hatte Dacia kein glückliches Händchen. SUV-typisch steht beim Spring Electric mehr Bodenfreiheit zur Verfügung, dennoch ist das Fahrwerk deutlich zu hart. Besonders im Stadtverkehr spricht die Federung nur unwillig auf Unebenheiten an. Jede kleinste Fahrbahnunebenheit wird mit einem blechernen Geräusch direkt an die Insassen weitergegeben – das kann auch in der Stadt nerven. Ebenfalls störend sind die lauten Abrollgeräusche, die das Fahrwerk ungedämmt nach innen weitergibt. Auch auf welligem

Untergrund ist der Aufbau ständig in Bewegung und scheint den Untergrund zu kopieren. Leider bessert sich das Absorptionsvermögen auch nicht bei höheren Geschwindigkeiten. Selbst auf der Autobahn fühlt sich der Spring Electric hoppelig an, Bodenwellen werden nur unzureichend verarbeitet und führen zu starken Vertikalbeschleunigungen. Über Kopfsteinpflaster spürt man Vibrationen im Sitz und die Anregungen im Lenkrad könnten besser gedämpft werden.

4,3 Sitze

⊖ Die Sitze im Spring Electric bieten einen nur mäßigen Komfort. Die Einstellmöglichkeiten sind stark eingeschränkt – Fahrer- und Beifahrersitz sind nicht einmal in der Höhe einstellbar. Die Sitze sind kaum konturiert und bieten wenig Seitenhalt. Die vorderen Kopfstützen sind in die Sitze integriert und daher weder in der Höhe noch in dem Abstand zum Kopf

einstellbar. Die Armauflagen in allen Türen sind hart. Stützt man sich dort mit dem Ellenbogen auf, wird das schnell unangenehm.

Die wenig konturierte Rückbank bietet wenig Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflage. Eine Mittelarmlehne ist vorn wie hinten nicht erhältlich.

4,4 Innengeräusch

⊖ Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht gerade unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich auch bei Elektroautos Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen Fahrzeugen unterscheiden.

Jenseits des Stadttempos geht es recht laut im Spring Electric zu, gerade die Windgeräusche sind neben den Fahrgeräuschen

auffällig. Unterwegs mit abgeregelter Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum des Spring Electric bei 73,3 dB(A) – das ist ein hoher Wert und auf längeren Strecken eine Belastung für die Insassen. Das allgemeine Geräuschniveau im Innenraum ist schon bei etwa 100 km/h so hoch, dass beispielsweise Telefonate über die serienmäßige Freisprecheinrichtung nur eingeschränkt möglich sind, weil man am anderen Ende der Leitung schlechter verstanden wird.

4,0 Klimatisierung

⊕ Eine Standklimatisierung per App – eine der großen Annehmlichkeiten der meisten E-Autos – ist serienmäßig.

⊖ Dacia verbaut im Spring Electric serienmäßig eine manuelle Klimaanlage – eine Variante mit automatischer Regelung ist dem Elektro-SUV vorenthalten. Ansonsten ist nichts an heute üblichen Ausstattungen lieferbar, keine

Sitzheizungen, keine Lenkradheizung, keine abgedunkelten Scheiben oder sonstige Annehmlichkeiten. Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität eingestellt werden (Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es keine eigenen Luftdüsen, weder im Fußbereich noch mittig.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

4,9 Fahrleistungen

⊖ Bis zu 33 kW/44 PS leistet der Elektromotor und gibt sein Drehmoment von maximal 125 Nm an die Vorderräder ab – diese Leistung ist trotz des geringen Fahrzeuggewichts von knapp 1,0 t nicht ausreichend. Die Reaktion auf Beschleunigungswünsche ist bei niedrigen Geschwindigkeiten noch recht passabel, von 15 auf 30 km/h beschleunigt der Dacia in 1,8 s. Darüber lässt die Leistung spürbar nach, sodass es deutlich zäher vorwärts geht: Von 60 bis 100 km/h – ein typischer Überholvorgang – vergehen bereits 14,9 s, von 80 auf 120 km/h braucht das Elektroauto sogar 33,5 s.

Überholmanöver sollten daher gut überlegt sein, der Spring legt nur sehr verhalten an Geschwindigkeit zu. Bei 125 km/h schreitet dann der Geschwindigkeitsbegrenzer ein. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h verspricht der Hersteller 19,1 s. Per Eco-Schalter in der Armaturentafel kann das Antriebssystem auf größtmögliche Reichweite konfiguriert werden. Der Dacia reagiert dann beispielsweise weniger spontan auf Gasbefehle und die maximale Fahrgeschwindigkeit wird auf 100 km/h begrenzt.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen und kaum störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg ordentlich an,

gibt seine Leistung allerdings recht ungleichmäßig ab, da seine Leistungsfähigkeit bereits bei Geschwindigkeiten außerhalb des Stadtverkehrs (oberhalb 50 km/h) spürbar nachlässt.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Untersetzungsgetriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Drehknopf auf der Mittelkonsole eingelegt, eine Parkstellung sucht man allerdings vergeblich. Daher muss man

die Handbremse anziehen, um ein Wegrollen zu verhindern. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Eine Berganfahrhilfe ist Serie, eine Autohold-Funktion gibt es aufgrund der mechanischen Handbremse nicht.

3,5 FAHREIGENSCHAFTEN

3,9 Fahrstabilität

Der Dacia Spring Electric ist insgesamt recht sicher auf der Straße. Die indirekte Lenkungsübersetzung führt zu einer gewissen Behäbigkeit und eher trägen Reaktionen auf plötzliche Lenkbefehle, das SUV bleibt aber insgesamt passabel beherrschbar. Das serienmäßige ESP greift im Notfall unterstützend ein. Provoziert man einen Lastwechsel in der Kurve, beispielsweise durch Gaswegnehmen oder ausgeprägter noch durch eine Bremsung, bleibt der Dacia auch dann noch gut beherrschbar und zur Not mit ESP-Eingriffen sicher auf Kurs – von den laut kratzenden ESP-Regelungen darf man sich aber nicht verunsichern lassen, die Elektronik verrichtet ihren Dienst wie benötigt, aber eben uncharmant laut.

Beim ADAC Ausweichtest führt das erste Lenkmanöver

zunächst zu leichtem Übersteuern, beim Gegenpendler schiebt das SUV dann über die Vorderachse nach außen. Das ESP stabilisiert, könnte allerdings früher eingreifen. Schleudern oder gar Kippen wird effektiv verhindert. Insgesamt zeigt sich der Spring Electric aber wenig präzise beim Durchfahren des Parcours und vermittelt dem Fahrer aufgrund der sehr stark ausgeprägten Wankneigung und dem insgesamt niedrigen Gripniveau der Reifen wenig Vertrauen ins Fahrzeug – fahrdynamische Ambitionen kommen nicht auf. Auf der Autobahn wirkt das Elektro-SUV bei höheren Geschwindigkeiten recht nervös, was neben dem geringen Gewicht vor allem am empfindlichen Geradeauslauf liegt.

4,2 Lenkung

Dacia verbaut im Spring Electric eine elektrische Servolenkung, womit eine variable Servounterstützung in Abhängigkeit der Geschwindigkeit umgesetzt wird. Beim Rangieren ist die Lenkung erfreulich leichtgängig, doch auch bei höheren Geschwindigkeiten mangelt es an Rückmeldung, das Lenkgefühl ist entkoppelt und synthetisch. Die Lenkung ist sehr indirekt übersetzt, das Lenkgefühl gerade um die Mittellage lässt zu

wünschen übrig. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp dreieinhalb Lenkradumdrehungen nötig, was zur mäßigen Lenkpräzision ganz erheblich beiträgt.

⊖ Bei schnellen Lenkmanövern (beispielsweise beim Rangieren) verhärtet die Lenkung kurzzeitig, sodass der Kraftaufwand ansteigt.

2,7 Bremse

Für eine Elektroautobremse, die auch teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Spring Electric passabel abgestimmt. Man hat ein etwas synthetisches Gefühl, im Alltag ist die Bremse gut dosierbar, der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Radbremsen ist jedoch wahrnehmbar. Muss das Elektroauto so schnell wie möglich anhalten, benötigt es dafür durchschnittlich 35,6 m (Mittel aus zehn

Bremsungen) – ein noch gutes Ergebnis.

Bei nicht betätigtem Gaspedal wird eine geringe Verzögerung ausgelöst, ohne dass dazu das Bremspedal getreten werden muss. Für moderate Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen. Der Bremsenverschleiß fällt dadurch etwas geringer aus.

4,6 SICHERHEIT

3,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Spring Electric verfügt serienmäßig über einen Frontradar-sensor. Damit werden die Kollisionswarnung und das Notbremsystem, das bis zur abgeregelten Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h aktiv ist, umgesetzt. Radfahrer sowie Fußgänger erkennt das System allerdings nicht. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, weitere Assistenten wie eine Verkehrszeichenerkennung oder ein Spurhalteassistent sind allerdings nicht lieferbar – die meisten Konkurrenten bieten hier deutlich mehr.

Im Falle einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage in erhöhter Frequenz automatisch aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

4,6 Passive Sicherheit - Insassen

Die Airbag-Ausstattung ist für ein kostengünstiges Modell gar nicht schlecht, der Dacia bringt serienmäßig Front- und vordere Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe einen guten Schutz. Insassen werden überdies zum Anschnallen ermahnt; wird während der Fahrt ein Gurt gelöst, ertönt ein Signal.

⊕ Erstaunlich: Höheneinstellbare Frontgurte inklusive verriegelnder Umlenklasche der Gurtzunge gehören zum Serienumfang.

⊖ Bei der passiven Sicherheit erreicht der Spring Electric nur 49 Prozent der möglichen Punkte – ein schlechtes Ergebnis. Insgesamt fährt der Kleinwagen ein Ein-Stern-Ergebnis im Euro NCAP-Crashtest ein (Test: 12/2021).

Hinten reichen die Kopfstützen nur für etwa 1,65 m große Personen, sie lassen sich also für durchschnittlich große Erwachsene nicht ausreichend weit ausziehen. Zudem sind die Fond-Kopfstützen außermittig hinter den Fondpassagieren platziert. Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich, Verzurrösen zum Sichern schwerer Gepäckstücke sind nicht vorhanden.

4,0 Kindersicherheit

⊖ Mit 56 Prozent im Bereich Kindersicherheit erzielt der Spring Electric beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm ein schlechtes Resultat (Test: 12/2021).

Der Beifahrersitz ist für Kindersitze recht gut geeignet, der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter seitlich am Armaturenbrett deaktivieren. Allerdings fehlt hier eine Isofix-Halterung und die nicht demontierbare Kopfstütze kann die

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

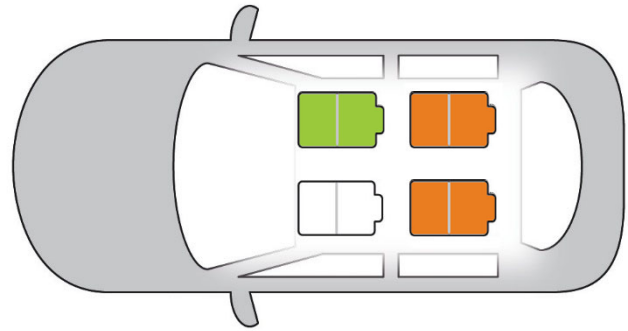
Montage hoher Kindersitze beeinträchtigen.

Auf den beiden Fondplätzen ist der Dacia mit Isofix-Vorrichtungen ausgestattet, allerdings ohne i-Size-Freigabe. Das Einbauen wird durch die losen Gurtschlösser beeinträchtigt, zudem lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz im Fond nicht ordentlich befestigen. Zusätzlich lassen sich hohe Kindersitze nicht gerade und lagestabil befestigen, da sie seitlich am Dachholm anstoßen. Gurtkraftbegrenzer sowie Gurtraffer sind hinten nicht verbaut. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

Die Schließkräfte an den elektrischen Fensterhebern sind zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

5,5 Fußgängerschutz

⊖ Auch im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der Spring Electric mit nur 39 Prozent schlecht ab (Test: 12/2021). Die vordere Kante der Motorhaube, der Übergangsbereich der Motorhaube zur Frontscheibe sowie die A-Säulen bergen für Fußgänger beim Zusammenstoß ein hohes Verletzungsrisiko. Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube oder ein Notbremsassistent mit Personenerkennung werden nicht

angeboten. Da gerade der urbane Stadtverkehr zum vorrangigen Einsatzgebiet des Elektro-SUV zählt, sollte der Notbremsassistent auch ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Radfahrer erkennen können. Immerhin gibt das Elektro-SUV bei niedrigen Geschwindigkeiten bis circa 30 km/h ein gut hörbares Geräusch von sich, um Fußgänger auf sich aufmerksam zu machen.

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Dacia Spring Electric liegt im ADAC Ecotest bei 17,9 kWh pro 100 km – der Verbrauchswert enthält auch die Ladeverluste. Um die netto 27,4 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 33,3 kWh erforderlich. Aus den 17,9 kWh/100 km

errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 90 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 53 von 60 möglichen Punkten.

1,6 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 17,9

kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 73 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der Spring Electric 44 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Dacia sehr gut da – mit insgesamt 97 Punkten erhält er locker die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

1,2 AUTOKOSTEN

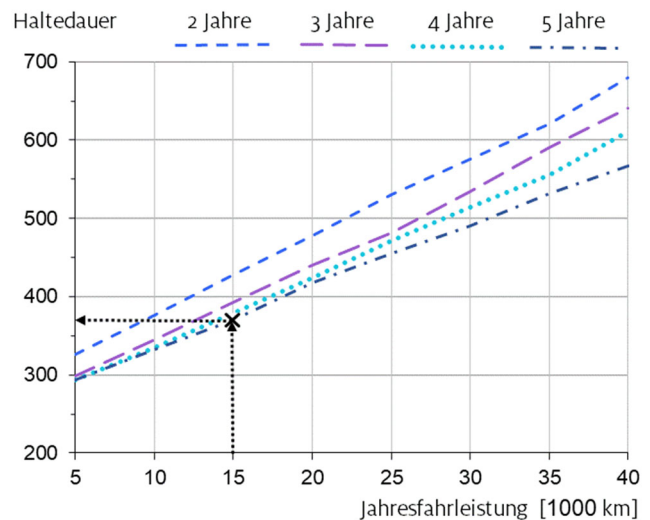
1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt. Das Elektro-SUV ist in der getesteten Comfort Plus-Ausstattung ab einem Grundpreis von 21.790 Euro erhältlich – das erscheint für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse zunächst als durchaus angemessen, doch der Dacia Spring Electric kann dem damit verbundenen Anspruch nicht gerecht werden. Selbst in der höherwertigen Testwagen-Ausstattung inklusive Navigationssystem, Parksensoren hinten und Rückfahrkamera ist die Serienausstattung hinsichtlich der Komfort- und Sicherheitsausstattung recht dürftig, die meisten Systeme und Assistenten sind nicht verfügbar. Aktuell kann man von dem genannten Preis immerhin die Umweltprämie abziehen. Die Wirtschaftlichkeit des Elektrofahrzeugs überzeugt hingegen, die Kfz-Steuer beträgt 39 Euro pro Jahr – aber erst nach zehn Jahren, denn so lange fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis 31.12.2025 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind moderat (KH: 17, VK: 20, TK: 15). Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist. Die allgemeine Garantie beträgt drei Jahre (bis 100.000 km), die Rostgarantie sechs Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt der Hersteller zwei Jahre (ohne Kilometerbegrenzung)

beziehungsweise acht Jahre bis 120.000 km – je nachdem, was zuerst eintritt. Es wird eine Restkapazität von 75 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 370 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Spring Electric Comfort 2WD
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	33 (44)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	125/0
0-100 km/h [s]	19,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	125
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	13,9/13,9 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/15
Steuer pro Jahr [Euro]	39
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	355
Preis [Euro]	20.490

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	33 kW (44 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	19 kW
maximales Drehmoment	125 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,9 kWh/100 km / 185 km

BATTERIE

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	28,3 kWh/27,4 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	33,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 120.000 km, 75%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B Batterie voll)	nein
Stufen / Einstellung	-

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	nein
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/nein

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. 7% "Batterie fast leer", Batterie. gelb, 2. 5% Batterie. blinkt gelb, 3. 3% Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	vorn, mitte
Entriegelung Ladekabel	per Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ 2	einphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

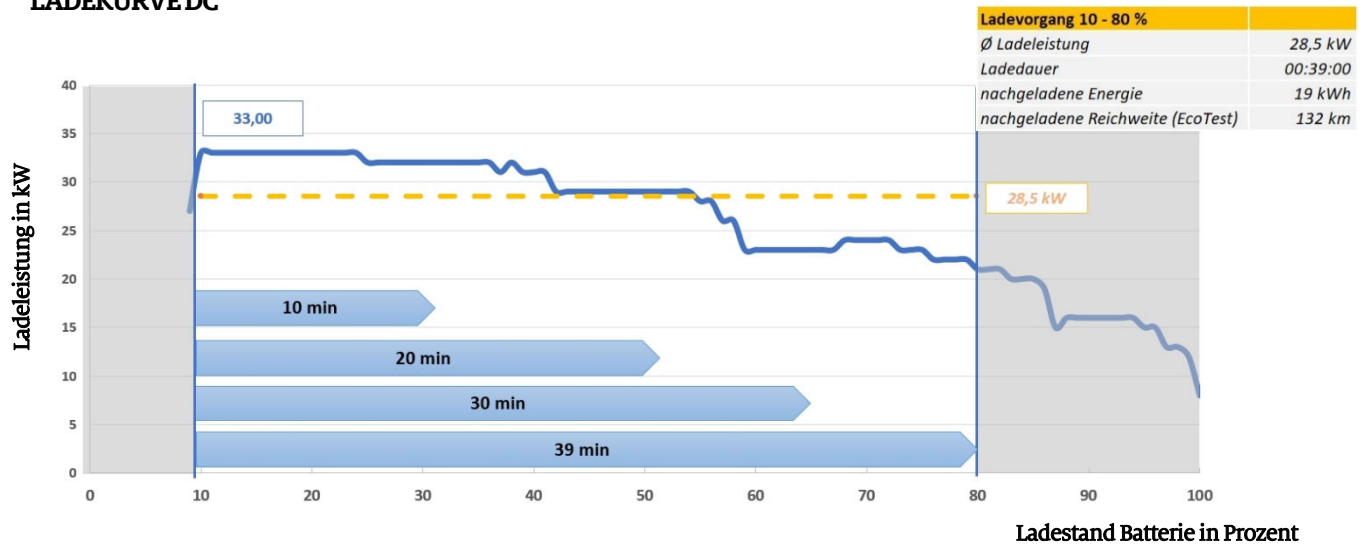
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	10 A	2,3 kW	14,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	32 A	7,2 kW	5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
DC Schnell	CCS	Option	-	30 kW	39 min.*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Hubraum	-
Leistung	33 kW/44 PS
Maximales Drehmoment	125 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	19,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	13,9 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/70 R14
Länge/Breite/Höhe	3.734/1.579/1.516 mm
Leergewicht/Zuladung	1.045/255 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290/1.100 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität Brutto/netto	28,3/27,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	China, Wuhan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	14,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	165/70 R14 81T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	10,2/10,4 m
EcoTest-Verbrauch	17,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 90 g/km)
Reichweite	185 km
Innengeräusch 130 km/h	73,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.755 mm
Leergewicht/Zuladung	980/320 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	270/605/955 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	83 Euro	Werkstattkosten	37 Euro
Fixkosten	96 Euro	Wertverlust	154 Euro
Monatliche Gesamtkosten	370 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	39 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/15		
Basispreis Spring Electric Comfort Plus 2WD	21.790 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.08.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	22.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.337 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	-
Rücksitzlehne umklappbar (einteilig)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

4,1

AUTOKOSTEN

1,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,7	Motor/Antrieb	2,8
Verarbeitung	4,6	Fahrleistungen	4,9
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	4,1	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	3,5
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	3,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,0	Lenkung	4,2
Kofferraum-Variabilität	3,9	Bremse	2,7
Innenraum	3,9	Sicherheit	4,6
Bedienung	4,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,5
Multimedia/Konnektivität	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	4,6
Raumangebot vorn	3,5	Kindersicherheit	4,0
Raumangebot hinten	4,6	Fußgängerschutz	5,5
Innenraum-Variabilität	4,5	Umwelt/EcoTest	1,2
Komfort	4,1	Verbrauch/CO ₂	0,7
Federung	3,9	Schadstoffe	1,6
Sitze	4,3		
Innengeräusch	4,4		
Klimatisierung	4,0		

Stand: Februar 2022
Test und Text: Andreas Pfeffer