



Dacia Spring Electric 65 Extreme

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (48 kW/65 PS)

Dacia spendiert dem vollelektrischen Spring einen stärkeren E-Motor und eine umfangreichere Ausstattung. Als Extreme 65 geht der in China gefertigte Rumäne nun deutlich energischer zu Werke, zumindest in der Stadt kann der lediglich knapp eine Tonne leichte Stromer beim Ampelstart so manchem Verkehrsteilnehmer die Rücklichter zeigen. Außerorts lässt der Vorwärtsdrang spürbar nach und endet wie beim Einstiegsmodell bereits bei 125 km/h. Besser aufgehoben ist der Viersitzer ohnehin im Stadtverkehr, wo er mit seinen kompakten Abmessungen und dem kleinen Wendekreis seine Stärken ausspielen kann. Dort sollte man auch weiter kommen als die im ADAC Ecotest ermittelten 195 km, während die Reichweite auf der Autobahn deutlich darunter liegt. Zumindest gegen Aufpreis lässt sich der Spring mit einem CCS-Anschluss ausrüsten, allerdings kann man bei einer maximalen Ladeleistung von lediglich 30 kW kaum von Schnellladen sprechen. Zwar ist der Spring immer noch das günstigste E-Auto auf dem deutschen Markt, mit einem Basispreis von 22.750 Euro für den Essential 45 und 24.550 Euro für den getesteten Extreme 65 ist der Stromer in Anbetracht des Gebotenen schlicht zu teuer: Die Solidität der Karosserie ist ebenso wie das schwammige Fahrverhalten wenig vertrauenerweckend, der Fahrkomfort ist dürrtig und das Sicherheitsniveau trotz des serienmäßigen Notbremssystems nicht akzeptabel. Im Crashtest gemäß Euro NCAP schneidet der Dacia Spring mit lediglich einem Stern schlecht ab. Kein Wunder, wird der Rumäne unter dem Namen Renault Kwid doch bereits seit 2015 als sogenanntes "Billigauto" für den indischen Markt angeboten, wo die Anforderungen deutlich geringer sind - auch bei der Sicherheit. **Konkurrenten:** Fiat 500e, Renault Twingo E-Tech Electric.








- ⊕ **kompakte Außenmaße, kleiner Wendekreis, gute Bremsleistung, Fünf-Sterne-Bewertung im ADAC Ecotest, günstiger Unterhalt**
- ⊖ **ein Stern im Euro NCAP-Crashtest, dürrtigiten Komfort- und Sicherheitsausstattung, mäßige Verarbeitung, Vordersitze nicht höhenverstellbar, geringe Reichweite, Fensterheber ohne Einklemmschutz**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 4,1

AUTOKOSTEN 1,5

Zielgruppencheck

| | | |
|---|-----------------------|------------|
|  | Familie | 3,9 |
|  | Stadtverkehr | 2,5 |
|  | Senioren | 3,0 |
|  | Langstrecke | 4,2 |
|  | Transport | 4,2 |
|  | Fahrspaß | 4,6 |
|  | Preis/Leistung | 2,8 |

Ecotest ★★★★★

3,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,7 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.

3,8 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.

Gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Ersatzrad inklusive Wagenheber und Radmutternschlüssel erhältlich 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 195 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 Ladeverlusten 33,1 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-

4,2 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

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.

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 laut Hersteller eine Ladeleistung von lediglich bis zu 30 kW möglich – das ist selbst für ein günstiges E-Auto sehr wenig. Beim Testwagen liegt die Ladeleistung 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, 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.



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

ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Spring Electric nur ausreichend ab, die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen deutlich ein, besonders die hinteren. Bodennahe 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

2,9 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.

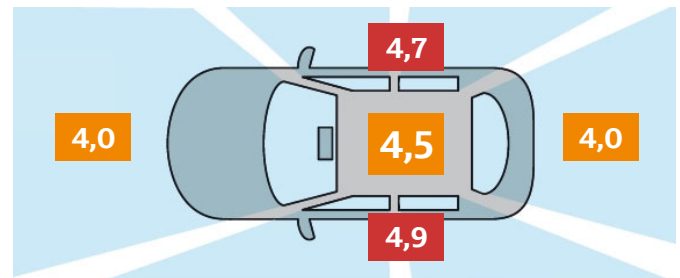
Der Fahrzeugschlüssel mit festem Schlüsselbart wirkt altbacken, die Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung sind groß. Orientiert man sich am nicht einklappbaren

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 eine geringe Reinigungswirkung.

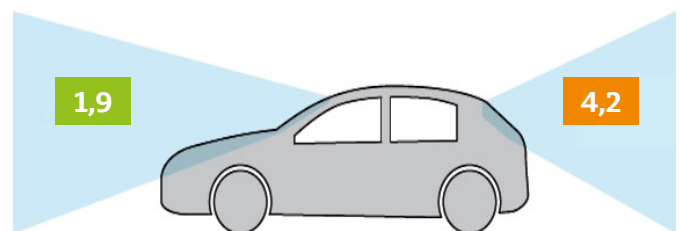
Rundumsicht

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.



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.

⊖ Bislang hatte der Spring zumindest für die Fondinsassen Haltegriffe am Dachhimmel, diese sind aber inzwischen leider entfallen.

3,9 Kofferraum-Volumen

Der Testwagen ist mit dem im Zubehör erhältlichen doppelten Ladeboden ausgerüstet. Dabei handelt es sich um einen Einsatz aus Styropor samt dreier Abtrennungen (u. a. Ladekabel und Warndreieck) sowie einen weiteren Ladeboden. Daher fällt das Kofferraumvolumen diesmal geringer aus als beim zuvor getesteten Spring 45 ohne diesen Einsatz.

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 200 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 280 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 535 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 885 l Volumen verfügbar.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Klappt man die Rücksitze um, ergibt sich mit dem doppelten Ladeboden eine ebene Ladefläche.

⊖ Der Entriegelungsknopf der manuellen Heckklappe befindet sich gut sichtbar zwischen Emblem und Griffmulde. Die Klappe schwingt mit knapp 1,75 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 muss die innere, 7 cm hohe Stufe überwunden werden. Hebt man den Kofferraumboden an, hat man keine Möglichkeit, ihn aufgestellt zu fixieren. Zum komfortablen Schließen der Heckklappe fehlt eine Griffmulde in der Verkleidung innen. Es gibt keine Kofferraumbeleuchtung, nachts tappt man daher wortwörtlich im Dunkeln.

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.



Lediglich 200 l Gepäck passen in den Kofferraum des Spring.



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

⊖ Ansonsten verzichtet Dacia auf Befestigungsmöglichkeiten und Fächer für kleinere Gegenstände. Es gibt kein Gepäcknetz oder stabile Verzurrösen, die eine Ladungsicherung über Kreuz ermöglichen würden. Beim Zurückklappen 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 serienmäßige Infotainmentsystem überzeugt mit einer schlanken und 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. 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.

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 geöffnete Motorhaube wird allerdings 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. Für den Viersitzer gibt es weder eine Lenkrad- noch eine Sitzhöhenverstellung, 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.

Dass der elektrische Spring auf einem Verbrennermodell basiert, wird bereits beim Startvorgang klar: Der Fahrzeugschlüssel mit festem Schlüsselbart muss in ein Zündschloss eingefädelt und anschließend ungewöhnlich lange gedreht werden, ehe die Fahrbereitschaft hergestellt ist. Zudem stößt man mit dem rechten Knie leicht an den sperrigen Schlüssel.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Beim Dacia Spring Electric 65 Extreme sind ein Navigationssystem mit 7-Zoll-Touchscreen, Digitalradio (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung, AUX- und USB-Anschluss sowie die kabelgebundene Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto serienmäßig an Bord.

⊕ Per separater Taste im vorderen Bereich der Mittelkonsole kann ein Datenschutzmodus aktiviert und damit der

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. Die meisten Schalter sind zwar beleuchtet, allerdings lässt sich die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung nicht einstellen. Das matte Display des Touchscreens ist schlecht entspiegelt und dessen Inhalt bei Sonneneinfall kaum abzulesen.

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.

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.

⊖ Induktives Laden ist für den Dacia nicht verfügbar.

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

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.

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

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



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

den geschlossenen Lehentaschen 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

3,7 Federung

Dacia hat mit der Einführung der stärkeren Antriebsvariante das Fahrwerk überarbeitet. Und tatsächlich, Fahrbahnebenheiten werden nun etwas besser von den Insassen ferngehalten, auch wenn der Federungskomfort absolut betrachtet eher dürftig ausfällt. Besonders innerorts spricht das Fahrwerk etwas sensibler an, allerdings die Fahrwerksarbeit auch akustisch untermalt und als blechernes Geräusch an die Insassen

weitergegeben. Ebenfalls störend sind die lauten Abrollgeräusche, die das Fahrwerk nach innen weitergibt. Auch auf welligem Untergrund ist der Aufbau spürbar in Bewegung und neigt dazu, den Untergrund zu kopieren. Auf Kopfsteinpflaster spürt man Vibrationen im Sitz, die Anregungen im Lenkrad könnten besser gedämpft werden.

4,4 Sitze

⊖ Die schweißtreibenden Kunstledersitze im Spring Electric 65 Extreme bieten einen dürftigen 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 und Oberschenkelauflege. 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. Eine Mittelarmlehne sucht man vergebens.

Die kaum konturierte Rückbank bietet wenig Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflege. Zudem vermisst man auch hier eine Mittelarmlehne und die höhenverstellbaren Kopfstützen sind zu weit außen angebracht. Das geht nicht nur zu Lasten der Sicherheit, sondern auch des Komforts.

4,3 Innengeräusch

⊖ 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 72,7 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 65 Extreme 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.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

4,1 Fahrleistungen

⊖ Im Vergleich zum 45 PS starken Basismodell ist der neue Spring 65 mit 48 kW/65 PS deutlich stärker. Zwar fällt das maximale Drehmoment mit 113 zu 125 Nm geringer aus. Da der neue E-Motor jedoch deutlich höhere Drehzahlen zulässt, konnte die Getriebeübersetzung kürzer gewählt werden, wodurch die Radzugkraft höher ausfällt und damit auch die Beschleunigung besser ausfällt. Vor allem im Stadtverkehr setzt sich der knapp eine Tonne leichte Stromer flott in Bewegung und kann vielen Autos die Rücklichter zeigen. Mit zunehmender Geschwindigkeit lässt der Vorwärtsdrang

jedoch spür- und messbar nach. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Spring 65 in gemütlichen 10,3 s, aber immerhin 4,6 s schneller als die sehr schwächliche Basisvariante. Noch deutlicher fällt der Zeitvorsprung bei der Messung von 80 auf 120 km/h, hier nimmt der Spring 65 dem Einstiegsmodell mit 22,7 s knapp elf Sekunden ab. Bei 125 km/h schreitet der Geschwindigkeitsbegrenzer auch beim stärkeren Spring ein. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h verspricht der Hersteller akzeptable 13,7 s an (Spring 45: 19,1 s).

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen und kaum störende

Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg ordentlich an und gibt seine Leistung harmonisch und gut dosierbar ab.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Untersetzungsgetriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt – das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. 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.

⊖ 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.

3,6 FAHREIGENSCHAFTEN

4,0 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 35,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein noch gutes Ergebnis.

4,6 SICHERHEIT

3,3 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.

4,7 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|---|------------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | nicht erhältlich |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremsystem | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbremsystem | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | nicht erhältlich |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem | 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 |
|  | Warnlinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie/nicht erhältlich |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie (indirekt) |

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. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

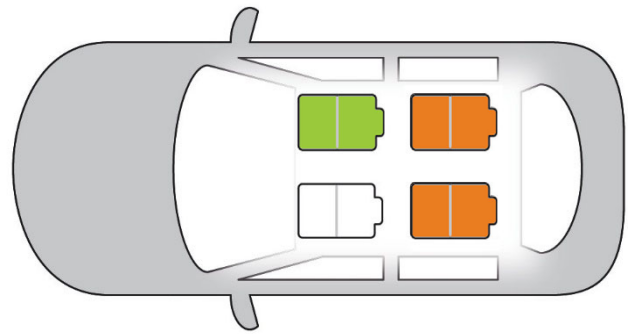
Die Schließkräfte an den elektrischen Fensterhebern sind zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden.

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

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)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

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.

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Dacia Spring Electric liegt im ADAC Ecotest bei 16,7 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 33,1 kWh erforderlich. Aus den 16,7 kWh/100 km

errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 84 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 55 von 60 möglichen Punkten.

1,4 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 16,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 68

mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der Spring Electric 46 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 101 Punkten erhält er locker die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

1,5 AUTOKOSTEN

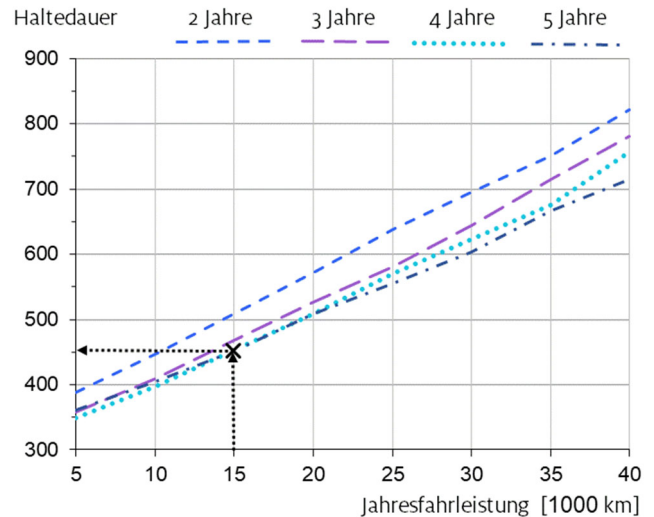
1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Dacia Spring ist das günstigste Elektroauto auf dem deutschen Markt. Als "45 Essential" ist er ab 22.750 Euro zu haben, den stärkeren und besser ausgestatteten "Extreme 65" gibt es ab 24.550 Euro. Soll es ein Spring sein, sollte man den Aufpreis von 1.800 Euro investieren, da nicht nur die Fahrleistungen, sondern auch die Ausstattung deutlich besser ausfällt. Er bietet zusätzlich u. a. Rückfahrkamera und Navigationssystem samt Smartphone-Integration, der CCS-Anschluss ist nur für ihn erhältlich.

Die Wirtschaftlichkeit des Elektrofahrzeugs überzeugt, die Kfz-Steuer beträgt 39 Euro pro Jahr – aber erst ab dem Jahr 2031, denn so lange fahren neu zugelassene E-Autos steuerfrei. 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: 451 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Spring Electric 45 Essential | Spring Electric 65 Extreme |
|---|------------------------------|----------------------------|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | -/- | -/- |
| Leistung [kW (PS)] | 33 (44) | 48 (65) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 125/0 | 113/0 |
| 0-100 km/h [s] | 19,1 | 13,7 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 125 | 125 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 13,9/13,9 kWh E | 14,5/14,5 kWh E |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 0/0 | 0/0 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 14/17/20 | 17/20/15 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 39 | 39 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 418 | 451 |
| Preis [Euro] | 22.750 | 24.550 |

Aufbau

| | | |
|-----------------|-----------------------------|-------------------|
| ST = Stufenheck | KT = Kleintransporter | KB = Kombi |
| SR = Schrägheck | HKB = Hochdachkombi | GR = Van |
| CP = Coupe | TR = Transporter | GE = Geländewagen |
| C = Cabriolet | BU = Bus | PK = Pick-Up |
| RO = Roadster | SUV = Sport Utility Vehicle | |

Versicherung

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

Kraftstoff

| | |
|------------------|-----------------|
| N = Normalbenzin | FG = Flüssiggas |
| S = Superbenzin | G = Erdgas |
| SP = SuperPlus | E = Strom |
| D = Diesel | |

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| maximale Leistung | 48 kW (65 PS) |
| Dauerleistung nach Fahrzeugschein | 19 kW |
| maximales Drehmoment | 113 Nm |
| Ecotest Verbrauch/Reichweite | 16,7 kWh/100km/198 km |

BATTERIE

| | |
|--|--------------------------|
| Batteriegröße gesamt/nutzbar | 28,3 kWh/27,4 kWh |
| komplette Vollaftung mit Ladeverlusten | 33,1 kWh |
| Garantie/garantierte Kapazität | 8 Jahre, 120.000 km, 75% |

REKUPERATION

| | |
|--|------|
| Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll) | nein |
| Stufen / Einstellung | 1/- |

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

| | |
|---|------|
| Warnbeginn bei leerer Batterie RRW 30 km "Reserve", letzter Balken orange; RRW 15 km "EV-Batt. fast leer", Batt. gelb, RRW 10 km Batt. blinkt gelb | |
| Leistungsreduzierung | n.b. |
| Notfallstrecke bei Neustart | n.b. |

LADEMÖGLICHKEITEN

| | |
|-------------------------|--------------|
| einstellbarer Ladestopp | nein |
| regelbare Ladeleistung | nein |
| Position der Ladeklappe | Front mittig |
| Entriegelung Ladekabel | Schlüssel |

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

| | | |
|--------|-------------------------|--------|
| Schuko | einphasig, 230 V, 10 A | Option |
| Typ2 | dreiphasig, 230 V, 32 A | Serie |

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

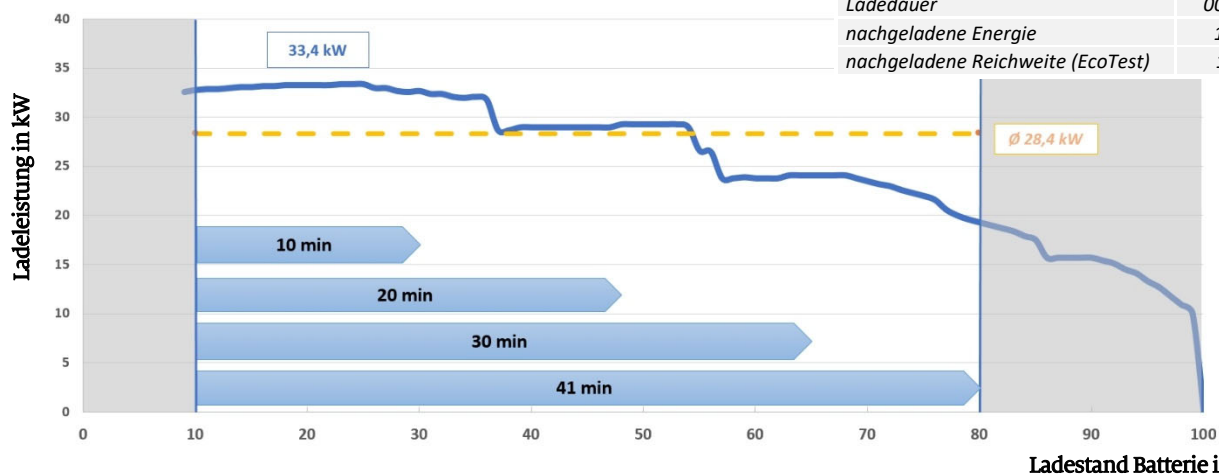
| | |
|---|-----------------------|
| Ladestand in Prozent / Restkilometer | ja/ja |
| Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen | ja/nein |
| Anzeige momentane Ladeleistung | nein |
| Ladeanzeige von außen sichtbar | ja (im Fahrerdisplay) |

LADEMÖGLICHKEITEN

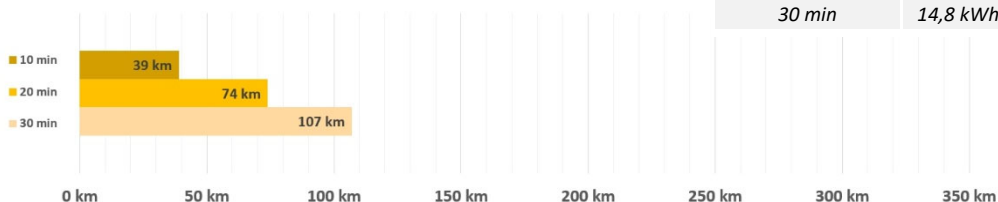
| Steckertyp | Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Leistung | Ladezeit |
|--------------------|-----------------------|-------------|-----------|--------------|---------------|
| Haushaltssteckdose | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 10 A | 1,3 - 2,3 kW | 25,5 - 14,5 h |
| Typ 2 | einphasig, 230 V, AC | - | 6 - 32 A | 1,3 - 7,4 kW | 25,5 - 4,5 h |
| Typ 2 | zweiphasig, 230 V, AC | - | - | - | - |
| Typ 2 | dreiphasig, 230 V, AC | - | - | - | - |
| DC Schnell | CCS | Option | - | bis zu 30 kW | 41 min |

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



| Nachgeladen in | kWh | Reichweite | SOC |
|----------------|----------|------------|-----|
| 10 min | 5,4 kWh | 39 km | 30% |
| 20 min | 10,2 kWh | 74 km | 48% |
| 30 min | 14,8 kWh | 107 km | 65% |

HERSTELLERANGABEN

| | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| Permanenterregter Synchronmotor vorn | |
| Leistung | 48 kW/65 PS |
| Maximales Drehmoment | 113 Nm |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | Reduktionsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 125 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 13,7 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 14,5 kWh |
| CO ₂ -Ausstoß | - |
| Stirnfläche/c _v -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | n.b. |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 165/70 R14 |
| Länge/Breite/Höhe | 3.734/1.579/1.516 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.050/250 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 290/1.100 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | - |
| Stützlast/Dachlast | - |
| Batteriekapazität (netto) | 26,8 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) | 10,3 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | - |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,5 m |
| Reifengröße Testwagen | 165/70 R14 81T |
| Reifenmarke Testwagen | Bridgestone Turanza T005 |
| Wendekreis links/rechts | 10,2/10,4 m |
| Ecotest-Verbrauch | 16,7 kWh/100km |
| Stadt/Land/BAB | k.A. |
| CO ₂ -Ausstoß Ecotest | 0 g/km (WTW* 84 g/km) |
| Reichweite | 195 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 72,7 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.755 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 990/310 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 200/535/885 l |

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

| | | | |
|---------------------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 101 Euro | Werkstattkosten | 41 Euro |
| Fixkosten | 95 Euro | Wertverlust | 216 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 451 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 39 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/20/15 | | |
| Basispreis Spring Electric 65 Extreme | 24.550 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 05.07.2023 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 25.800 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 5.724 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. * 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 | Serie/- |
| 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 | 650 Euro |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

4,1*

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: Oktober 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner