



Dacia Spring Electric 65 Expression

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (48 kW/65 PS)

Der Dacia Spring ist seit 2021 auf dem deutschen Markt und erfreute sich zunächst großer Beliebtheit. Europaweit war er 2022 und 2023 das am dritthäufigsten an Privatpersonen verkaufte E-Auto. Zuletzt sind die Verkaufszahlen jedoch stark zurückgegangen, eine umfangreiche Modellüberarbeitung soll den Absatz wieder ankurbeln. Dacia selbst spricht vollmundig sogar vom "neuen" Spring. Wie dem auch sei, außen wie innen ist der lediglich 3,70 m große Stromer nicht wiederzuerkennen. Das Cockpit wurde neugestaltet, wirkt modern und lässt sich weitgehend intuitiv bedienen. Das Raumangebot geht zumindest vorn in Ordnung, für die Fondinsassen und das Gepäck hält sich das Platzangebot jedoch arg in Grenzen. Positiv: Gegen Aufpreis ist nun eine Wanne unter der Fronthaube erhältlich, in der sich das Ladekabel verstauen lässt. Wenig geändert hat sich hingegen am dürftigen Qualitätsniveau. Hier merkt man dem in China gefertigten Spring den günstigen Preis doch deutlich an. Gleiches gilt für den E-Antrieb, der müde Fahrleistungen, wenig Reichweite (185 km im ADAC Ecotest) und ab Werk lediglich einen Anschluss für die heimische Wallbox bietet. Doch selbst mit der optionalen "Schnellladefunktion" (max. Ladeleistung 30 kW) an Bord werden längere Fahrten zur Geduldprobe - hierfür ist der Spring schlicht nicht gemacht. Für die Langstrecke ist zudem das Komfortniveau zu dürftig und die unpräzisen Fahreigenschaften erwecken bei "höheren" Geschwindigkeiten wenig Vertrauen. Für 18.900 Euro bekommt man mit dem Spring Electric 65 Expression ein spartanisch ausgestattetes Stadtgefährt, das die automobilen Grundbedürfnisse erfüllt - nicht mehr, aber auch nicht weniger. **Konkurrenten:** u. a. Hyundai Inster, Leapmotor T03.

- ⊕ kompakte Abmessungen, niedriger Verbrauch, optional mit Frunk, kurzer Bremsweg, vergleichsweise günstiger Preis
- ⊖ mäßiges Qualitätsniveau, nicht langstrekcentauglich durch geringe Reichweite und Ladeleistung (CCS nur optional), geringes Komfortniveau, unterdurchschnittliche Fahreigenschaften, karge Serienausstattung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,4**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★

3,9

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,9

Verarbeitung

⊖ Beim flüchtigen Blick hinterlässt der Spring Electric einen ordentlichen Eindruck. Betrachtet man den Dacia jedoch im Detail, wird deutlich, dass der in China produzierte Rumäne günstig gefertigt wird und mit spitzer Feder kalkuliert wurde, um den Fahrzeugpreis zu realisieren. Die Spaltmaße der Karosserie verlaufen recht schmal, teils jedoch etwas ungleichmäßig (Motorhaube). Das Blech ist auffallend dünn, sodass das Dachblech beim energischen Schließen der Türen zittert. Zudem scheppern die Türen beim Schließen selbst bei hochgefahrter Scheibe, das klingt wenig solide. Generell sollte man den Spring nicht zu harsch anfassen, da dies rasch unschöne Dellen im dünnwandigen Blechkleid hinterlässt. Auch beim Unterboden wurde gespart: Er ist untypisch für ein Elektroauto unverkleidet. Dies geht nicht nur zur Lasten der Aerodynamik, auch der dort befindliche Akku ist einer erhöhten Gefahr ausgesetzt, beschädigt zu werden.

3,9

Alltagstauglichkeit

⊕ Mit einer Fahrzuglänge von lediglich 3,70 m, einer Breite inklusive der Außenspiegel von nur 1,76 m sowie einem Wendekreis von 10,4 m nimmt der Spring nicht nur wenig Platz ein, sondern ist auch sehr wendig. Damit ist er prädestiniert für den Stadtverkehr.

⊖ Für längere Fahrten oder größere Transportaufgaben ist der Spring nicht gemacht - allerdings auch nicht gedacht. Lediglich 331 kg darf der Testwagen zuladen - bei vier Erwachsenen à 85 kg ist der Dacia bereits überladen. Stütz-, Anhäng- und Dachlasten sind für den Spring Electric unzulässig. Weshalb im Zubehör dennoch eine "dekorative" Dachreling erhältlich ist, bleibt das Geheimnis der Rumänen. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine theoretische Reichweite von etwa 185 km. Absolut betrachtet ist dies natürlich sehr dürftig, für den Einsatz als Stadtauto sowie für Kurzstrecken dürfte dies jedoch für viele ausreichen. Der Akku hat eine Kapazität von 26,8 kWh (netto), für eine vollständige AC-Ladung werden inklusive Ladeverlusten 31 kWh benötigt. Der Dacia ist nur gegen 600 Euro Aufpreis mit einem CCS-Anschluss ausgestattet, der auch das Laden mit Gleichstrom ermöglicht. An einer Wallbox oder öffentlichen Ladestation kann der Fünftürer per serienmäßigem Typ-2-Kabel mit Wechselstrom (AC, 3,7 kW)

Die Materialauswahl im Innenraum wirkt sehr "preissensibel". So fühlt sich der Dachhimmel eher nach Pappe denn nach Stoff an, der Lenkradkranz besteht aus Kunststoff und an den Fondtüren blickt man im oberen Bereich auf blankes Blech. Insgesamt wirkt das Interieur trotz des durchaus ansehnlichen Armaturenbretts wenig wertig. 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. Pfißig sind die Rumänen dabei, das Fehlen der obligatorischen Gummilippe zwischen Vorder- und Hintertür zu kaschieren: Dafür wurde einfach ein schwarzer Aufkleber auf der rot lackierten B-Säule angebracht, da diese sonst zwischen den schwarzen Fensterrahmen durchscheinen würde.

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 40 Prozent wird die Leistung sukzessive und in mehreren Stufen auf unter 20 kW reduziert (ab 70 Prozent SoC). Für den auf Langstrecken üblichen Ladehub von 10 auf 80 Prozent benötigt der Spring damit trotz des kleinen Akkus selbst unter optimalen Bedingungen 43 Minuten. Über eine Akkukonditionierung, um den Energiespeicher bei tiefen Außentemperaturen vorzuwärmen und damit die Ladeleistung zu erhöhen, verfügt der Spring erwartungsgemäß nicht. Dass es jedoch nicht einmal eine Leuchte am Ladeport gibt, die über den Ladestatus informiert, ist schwach. Unpraktisch sind die beiden Abdeckungen auf den beiden Anschlüssen, die umständlich abgezogen und anschließend wieder draufgesteckt werden müssen. Im Falle eines Reifenschadens hält der Spring lediglich ein Reifenpannenset parat - für das Vorgängermodell war noch ein vollwertiges Ersatzrad inklusive Wagenheber und Radmutternschlüssel erhältlich.

4,3 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, wobei vor allem die Sicht nach schräg hinten durch die breiten C-Säulen eingeschränkt wird. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn recht nah am Auto, hinten sieht es deutlich schlechter aus. In der Ausstattungslinie Expression ist der Spring mit Parksensoren hinten ausgestattet, eine Rückfahrkamera ist Bestandteil des 800 Euro teuren Techno-Pakets. Parksensoren vorn oder einen Einparkassistenten kann man ebenso wenig bestellen wie ein 360-Grad-Kamerasystem, allerdings sind diese Systeme angesichts der guten Übersichtlichkeit und der kompakten Abmessungen verzichtbar. Nachts leuchten die serienmäßigen Halogenscheinwerfer die Fahrbahn hinsichtlich Lichtintensität und Reichweite nur mäßig aus, immerhin ist der Lichtteppich durch die Umstellung von Reflektortechnik auf ein Linsensystem nun sichtbar homogener, zudem wird nun kaum noch Streulicht erzeugt. Lichtfunktionen gibt es bis auf die Fahrlichtautomatik keine. Auf eine automatische Leuchtweitenregulierung muss man ebenso verzichten wie auf einen Fernlichtassistenten - letzterer wäre dank der verbauten Frontkamera problemlos darstellbar. Ein modernes LED-Lichtsystem 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 zügig Verkehr gewarnt wird. 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

2,8 Ein-/Ausstieg

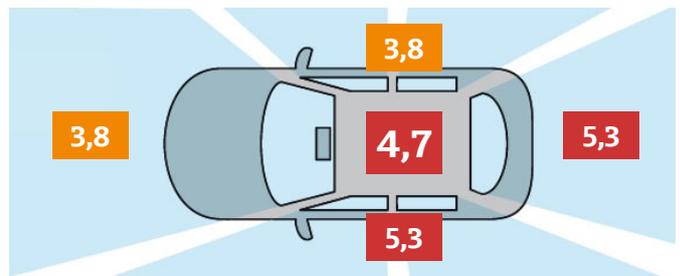
Das Ein- und Aussteigen beim Fünftürer gelingt recht leicht, die Sitzfläche befindet sich mit 50 cm in angenehmer Höhe über der Straße. Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch. Die angemessen großen Türausschnitte sind im Alltag



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

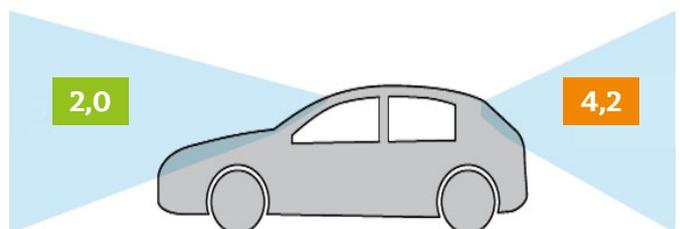
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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 nur mäßige Reinigungswirkung.

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. Haltegriffe am Dachhimmel sucht man leider vergebens. Der

Fahrzeugschlüssel mit festem Schlüsselbart wirkt altbacken und ist beispielsweise in der Hosentasche sehr sperrig. Immerhin sind die großen Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung gut zu bedienen. Ein schlüsselloses

Zugangssystem ist nicht erhältlich. Die Türgriffe sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen selbst an Steigungen gut, leider gibt es nur zwei Griffe vorn wie hinten – das ist im Alltag oft unpraktisch.

3,6 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen fällt - wie bei einem Kleinwagen zu erwarten - überschaubar aus. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 255 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 325 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 585 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 935 l Volumen verfügbar.

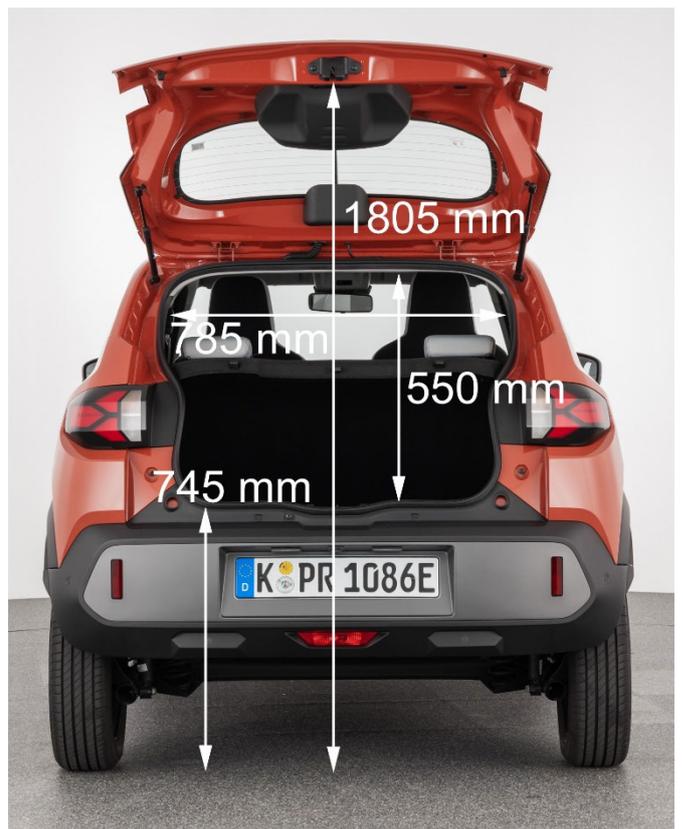


Das Kofferraumvolumen mit 255 Liter fällt wie bei einem Kleinwagen üblich, recht überschaubar aus.

4,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Gegen 179 Euro Aufpreis lässt sich der Spring mit einem Frunk unter der Fronthaube ausstatten. Die ca. 5 l große, offene Ablagefach ist gerade groß genug, um dort platzsparend ein Ladekabel zu verstauen.

⊖ Der Entriegelungsknopf der manuell betätigten Heckklappe befindet sich gut sichtbar zwischen Emblem und Griffmulde. Die Klappe schwingt mit rund 1,80 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 75 cm über der Straße - entsprechend weit muss Gepäck beim Einladen angehoben werden. Zudem muss man beim Ausladen die innere, mit 18 cm sehr hohe Stufe überwinden. Klappt man die einteilige Rücksitzlehne um, entsteht eine unpraktische Stufe zwischen Ladeboden und der Lehne. Zum Schließen der Heckklappe fehlt eine Griffmulde in der Verkleidung innen, weshalb man an die eventuell verschmutzte Heckklappe außen anfassen muss. Eine Kofferraumbeleuchtung sucht man leider vergebens, weshalb man nachts wortwörtlich im Dunkeln tappt.



Mit ca. 74 cm liegt die Ladekante relativ hoch und macht das Be- und Entladen recht mühsam.

3,7 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 dabei nach vorn bewegt werden muss. Die Schlaufen sind dabei auch vom Kofferraum aus erreichbar. Selbst wenn die Vordersitze ganz zurückgefahren sind, müssen die Kopfstützen vor dem Umklappen nicht ausgebaut werden.

⊕ Für die Neuaufgabe des Spring ist zumindest gegen 175 Euro Aufpreis eine Ablagemöglichkeit unter der Fronthaube erhältlich, in der man das Ladekabel verstauen kann.

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

3,9

INNENRAUM

3,5

Bedienung

Das Cockpit wurde komplett neugestaltet und wirkt nun deutlich moderner. Der im Testwagen verbaute Touchscreen mit 10,1 Zoll Diagonale kostet 800 Euro Aufpreis. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut, zugleich fällt der Funktionsumfang recht überschaubar aus. Die Eingewöhnung fällt daher leicht. Zudem erleichtert die separate Klimabedieneinheit mit praktischen Drehreglern für Temperatur und Lüftung die Handhabung im Alltag ungemein, da man für die Einstellungen nicht auf den Touchscreen zurückgreifen muss. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen gut zu erreichen ist sowie zuverlässig und schnell auf Befehlseingaben reagiert. Kritik verdient der Spring hingegen für die fehlenden Drehregler für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen. Die kleinen und schlecht einsehbaren Knöpfe oben am Bildschirmrahmen sind nur umständlich zu erreichen. Leichter zu erreichen, aber ergonomisch auch nicht viel besser ist der Bediensatellit für die Mediafunktionen rechts hinter dem Lenkrad. Wenn man seine Bedienung verinnerlicht hat, passt das im Alltag, aber für Neuzulassungen sind die vielen Knöpfe und Rädchen erst mal ein Mysterium.

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung sowie Knöpfe für den Bordcomputer befinden, blickt der Fahrer auf das sieben Zoll große digitale Kombiinstrument. Das Instrumentendisplay ist tags wie nachts gut ablesbar, unterschiedliche Ansichten geben die Möglichkeit einer gewissen Individualisierung.

Die überschaubaren Einstellungen für Sitze und Lenkrad gehen schnell von der Hand - letzteres ist mit dem Modellwechsel nun immerhin in der Höhe einstellbar, eine Längsverstellung fehlt jedoch weiterhin. In der mittleren Ausführung Expression fehlen dem Spring nützliche Funktionen wie etwa eine elektrische Spiegelverstellung, elektrische Fensterheber für die Fondinsassen oder ein Regensensor. Zumindest eine Fahrlichtautomatik ist bei allen Spring-Modellen serienmäßig an Bord. Geradezu anarchisch mutet das Starten an: Während man bei einigen E-Autos lediglich die Bremse betätigen und die Fahrstufe einlegen muss, um die Fahrbereitschaft herzustellen, gibt es hier noch einen konventionellen Schlüssel samt fixem Schlüsselbart, der ins Zündschloss eingeführt werden



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

möchte. Zudem stößt man mit dem rechten Knie leicht an den sperrigen Schlüssel. Auch eine mechanische Handbremse ist heutzutage selbst im Kleinwagensegment nur noch selten anzutreffen.

⊖ 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. Die Scheibenwischer müssen ohne Regensensor auskommen, das Intervall lässt sich nicht einstellen.

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. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, da die Griffe zu weit weg sind.

3,2 Multimedia/Konnektivität

Die Multimedia-Ausstattung fällt im Spring Expression übersichtlich aus: Der Dacia ist in der mittleren Ausführung Expression mit einem Radio samt AM, FM und DAB+, Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie -Audiostreaming ausgerüstet. Allerdings verfügt das Soundsystem lediglich über zwei Lautsprecher. Der Klang fällt dementsprechend schlecht aus, besonders für die Fondinsassen. Ein höherwertiges Audiosystem mit mehr Boxen ist nicht zu haben. Für 800 Euro Aufpreis ziehen ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen, ein 10,1 Zoll großer Touchscreen, ein zweiter USB-C-Anschluss vorn sowie die kabellose Smartphone-Integration via Apple

CarPlay und Android Auto ein. Das Infotainment-System lässt sich mittels Over-the-Air-Updates fortwährend aktualisieren. Über die My Dacia-App lassen sich nicht nur Fahrzeuginformationen wie etwa Ladestand, Reichweite oder Standort abrufen, sondern auch Funktionen wie Standklimatisierung oder der Ladevorgang steuern.

⊖ Induktives Laden ist für den Spring auch im neu aufgelegten Modell nicht erhältlich. Immerhin gibt es im Zubehör eine Handyhalterung mit induktiver Lademöglichkeit.

3,9 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,80 m große Personen weit genug nach hinten schieben. Zwischen Kopf und Dachhimmel ist dabei noch eine Handbreit Luft. Die Innenbreite fällt

allerdings recht schmal aus, wodurch die Insassen recht nahe beieinandersitzen. Die hohe Fensterlinie und die niedrige Dachlinie schränken das Raumgefühl etwas ein.

4,8 Raumangebot hinten

⊖ Hinten geht es im viersitzigen Spring ziemlich beengt zu. Dies liegt vorrangig an der eingeschränkten Beinfreiheit: Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden dahinter lediglich Mitfahrer bis knapp 1,70 m Größe ausreichend Platz für die Beine vor. Dabei würde die Kopffreiheit 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.

4,4 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Variabilität im Innenraum sind beim Dacia enge Grenzen gesetzt, lediglich die Rückbank lässt sich einteilig umklappen. Eine Längsverstellung oder neigungsverstellbare Lehnen sind nicht erhältlich. Vorn gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten - keine davon ist geschlossen, um etwas vor neugierigen Blicken verbergen zu können. Im Vergleich zum Vorgänger sind für den Spring nun zwei Becherhalter-Einlagen erhältlich, die allerdings weit unten in der Mittelkonsole platziert und damit schlecht zu erreichen sind.

Die vorderen Türfächer sind auffallend groß und lassen sich gut nutzen. 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. Oberhalb davon findet sich eine zusätzliche offene Ablagemöglichkeit.

4,0 KOMFORT

3,5 Federung

Das Fahrwerk ist auffallend weich abgestimmt, was sich in ausgeprägten Aufbaubewegungen niederschlägt. Der Spring bietet trotz der simplen Fahrwerkstechnik insgesamt einen

ordentlichen Federungskomfort. Innerorts spricht das Fahrwerk ausreichend sensibel an, hier profitiert er von der kleinen und damit leichten Bereifung mit hoher Reifenflanke.

Allerdings wird die Fahrwerksarbeit akustisch deutlich vernnehmbar untermalt und als blechernes Geräusch an die Insassen weitergegeben. Auch auf welligem Untergrund ist der Aufbau spürbar in Bewegung und neigt dazu, den Untergrund zu kopieren. Auf Kopfsteinpflaster spürt man Vibrationen im Sitz,

4,5 Sitze

⊖ Die Vordersitze im Spring bieten nur einen dürrtigen Komfort. Die Einstellmöglichkeiten sind stark eingeschränkt. Fahrer- und Beifahrersitz sind nicht einmal in der Höhe einstellbar, man kann lediglich Anpassungen der Lehnenneigung sowie in der Längsverstellung vornehmen. Die Sitze sind kaum konturiert und bieten wenig Seitenhalt und Oberschenkelaufgabe. 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

auch die Anregungen im Lenkrad könnten besser gedämpft werden. Beim Überfahren von Geschwindigkeitshügeln sind trotz der vergleichsweise großen Federwege kräftige Aufbaubeschleunigungen zu spüren.

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 Oberschenkelaufgabe. 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.

3,9 Innengeräusch

⊖ Jenseits des Stadttempo geht es recht laut im Spring Electric zu, gerade die Windgeräusche sind neben den Fahrgeräuschen deutlich erhöht. Unterwegs mit abgeregelter Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum des Spring Electric bei 71,7 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. Zumindest im Stadtverkehr, wo die Windgeräusche noch keine große Rolle spielen, geht der Geräuschkomfort dank der weitgehend fehlenden Antriebsgeräusche in Ordnung, auch wenn die Arbeitsweise der Kühlmittelpumpe deutlich zu vernehmen ist.

4,0 Klimatisierung

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

⊖ Der Spring Electric 65 Expression ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, eine Klimaautomatik ist nicht erhältlich. Damit ist man zumindest für hohe Temperaturen ordentlich gerüstet, zumal sich der Innenraum per Smartphone auch aus der Ferne vorklimatisieren lässt. Das

ist auch an kalten Tagen praktisch, allerdings vermissen wir beheizbare Vordersitze und eine Lenkradheizung – zumindest eine Sitzheizung sollte heutzutage auch in diesem preissensiblen Segment erhältlich sein. Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, die Intensität ist jedoch an die Ausströmungsrichtung gekoppelt. Für die Fondinsassen gibt es keine eigenen Luftdüsen, weder im Fußbereich noch mittig.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen

Der Spring leistet in der stärksten Ausführung 48 kW/65 PS. Dank des geringen Leergewichts von weniger als einer Tonne realisiert der Stromer trotz der bescheidenen Leistung ordentliche Fahrleistungen. Vor allem im Stadtverkehr, dem bevorzugten Refugium des Spring, fühlt sich der Kleinstwagen spritzig an und beschleunigt recht flott. 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 8,7 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 13,6 s. Kurz danach wird die Höchstgeschwindigkeit bereits bei 125 km/h elektronisch begrenzt, sodass man selbst auf der rechten Spur auf der Autobahn für die meisten Verkehrsteilnehmer ein Hindernis darstellt.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

Motorgeräusche. Der E-Motor gibt seine Leistung harmonisch und gut dosierbar ab.

1,6 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. Während das Vorgängermodell noch ohne regeneratives Bremssystem auskommen musste, kann der Spring nun rekuperieren und damit im Schubbetrieb sowie beim Bremsen Energie zurückgewinnen.

Eine Berganfahrhilfe ist Serie, eine Autohold-Funktion gibt es aufgrund der mechanischen Handbremse nicht.

⊖ Die gewünschte Fahrstufe wird über einen Schaltknubbel auf der Mittelkonsole eingelegt, eine Parkstellung sucht man allerdings vergeblich. Daher muss man die Handbremse anziehen, um ein ungewolltes Wegrollen zu verhindern.

3,6 FAHREIGENSCHAFTEN

4,2 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.

Im 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 Stromer bei höheren Geschwindigkeiten recht nervös, was vor allem am empfindlichen Geradeauslauf liegt.

4,0 Lenkung

⊖ Die Servolenkung im Spring kann nicht überzeugen. Zwar ist sie beim Rangieren angenehm leichtgängig, doch bei höheren Geschwindigkeiten mangelt es ihr vollständig an Rückmeldung - das Lenkgefühl ist sehr synthetisch und entkoppelt. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lenkung

kaum zentriert, was häufige Lenkkorrekturen bei Geradeausfahrt erfordert. Zudem ist die Lenkung sehr indirekt übersetzt: Von Anschlag zu Anschlag sind knapp dreieinhalb Lenkradumdrehungen nötig, was zur mäßigen Lenkpräzision ganz erheblich beiträgt.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung steht der Spring nach 35,7 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) - ein guter Wert im Konkurrenzvergleich, gerade in Anbetracht der schmalen Bremsung. Die Dosierbarkeit der Bremse geht trotz des etwas teigigen Pedalgefühls in Ordnung. Mit dem Modellwechsel kann der Spring erstmals Rekuperieren, d. h. im Schubbetrieb und

bei leichter Betätigung des Bremspedals verzögert der Stromer mithilfe des zum Generator umfunktionierten E-Motors. Die dabei erzeugte Energie wird zurück in den Akku gespeist. Aktiviert wird die Rekuperation, indem man den Wählhebel von Fahrstufe "D" auf "B" ("Brake") stellt.

3,5 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der Fahrerassistenzausstattung hat der Spring große Fortschritte gemacht. Statt eines Radarsensors besitzt der Kleinwagen nun eine Frontkamera, mit der deutlich mehr Funktionen als lediglich der Notbremsassistent des Vorgängermodells dargestellt werden können. So gehören nun auch ein Spurhalteassistent, eine Verkehrszeichenerkennung, ein Kreuzungsassistent sowie ein Müdigkeitswarner zum Serienumfang - und das erfreulicherweise in allen Ausstattungslinien. Einen Geschwindigkeitsbegrenzer gab es schon zuvor, der serienmäßige Tempomat ist neu hinzugekommen. Radarsensoren in der Heckschürze, mit denen neben einem Totwinkelwarner auch eine Querverkehrserkennung sowie eine Ausstiegswarnung realisiert werden könnte, sind nicht erhältlich.

4,4 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis gemäß Euro NCAP-Norm steht für den Dacia Spring zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung nicht zur Verfügung. Allerdings dürfte der "neue" Dacia Spring, der sich die Karosseriestruktur mit dem Vorgängermodell teilt, ein vergleichbares Crashverhalten bieten. Der Vorgänger konnte im Euro NCAP-Crashtest lediglich 49 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Airbag-Ausstattung umfasst Front- und vordere Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. 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 akustisches und optisches Warnsignal.

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

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für etwa 1,65 m große Personen, sie lassen sich also für durchschnittlich große Erwachsene nicht ausreichend weit ausziehen. Schwerwiegender ist jedoch, dass die Fond-Kopfstützen außermittig hinter den Fondinsassen platziert sind, wodurch der Kopf des Mitfahrers seitlich abrutschen kann. Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich, Verzurrösen zum Sichern schwerer Gepäckstücke sind nicht vorhanden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

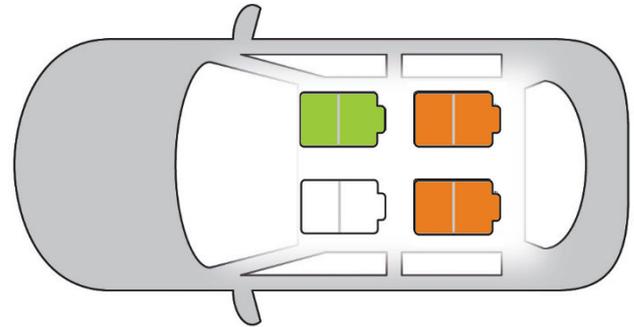
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich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

3,8 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz ist für Kindersitze recht gut geeignet, der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter seitlich am Armaturenbrett deaktivieren. Allerdings fehlt hier eine Isofix-Halterung. Auf den beiden Fondplätzen ist der Dacia mit Isofix-Vorrichtungen ausgestattet, allerdings ohne i-Size-Freigabe. Das Fixieren von Kindersitzen ohne Isofix-Vorrichtung wird durch die losen Gurtschlösser erschwert, 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 platzzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist daher ratsam. Die Kindersicherungen wird über simple Kipphebel in den Fondtüren betätigt und kann auch von Kindern 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) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

4,1 Fußgängerschutz

Die Front ist recht nachgiebig gestaltet, zudem steht unter der Fronthaube ausreichend Verformungsweg zur Verfügung. Allerdings ist der Bereich rund um die Frontscheibe sehr steif und birgt daher ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Im Gegensatz zum

Vorgängermodell ist der aktuelle Spring mit einem Notbremsystem ausgestattet, das Fußgänger und Fahrradfahrer erkennt.

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 - ein sehr guter Wert, der die Ladeverluste der AC-Ladung mit 16 A miteinschließt. Um die netto 26,8 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 31 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-Kapitel 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. In Summe kommt der Dacia Spring 65 auf sehr gute 101 Punkte und erhält damit locker die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

1,4 AUTOKOSTEN

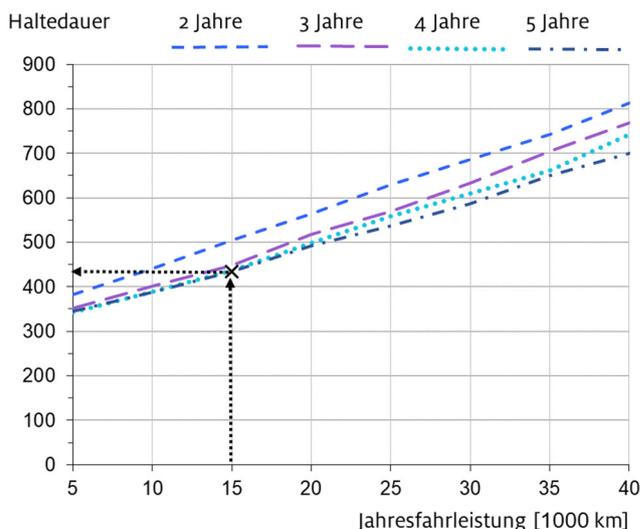
1,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Dacia Spring ist das günstigste Elektroauto auf dem deutschen Markt. Als "45 Essential" ist er bereits ab 16.900 Euro zu haben, den stärkeren und besser ausgestatteten "Expression 65" gibt es ab 18.900 Euro. Soll es ein Spring sein, sollte man den Aufpreis von 2.000 Euro investieren, da nicht nur die Fahrleistungen, sondern auch die Ausstattung zumindest etwas besser ausfällt. Er bietet zusätzlich u. a. eine Klimaanlage und der CCS-Anschluss ist für ihn immerhin optional (600 Euro) erhältlich. Insgesamt ist das Ausstattungsniveau jedoch ziemlich dürftig. Die Unterhaltskosten befinden sich ebenfalls auf niedrigem Niveau. Von der Kfz-Steuer ist der Spring wie alle E-Autos bis zum Jahr 2030 (Stand heute bei Erstzulassung bis Ende 2025) befreit, auch die Einstufungen bei der Versicherung fallen moderat aus (KH: 14, VK: 17, TK: 20). Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist. Die Fahrzeuggarantie beträgt drei Jahre bis 100.000 km. Wartet man den Spring regelmäßig in einer Dacia-Vertragswerkstatt, verlängert sich der Garantzeitraum auf bis zu sieben Jahre bzw. 150.000 km. 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: 434 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Spring Electric 45	Spring Electric 65
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	33 (44)	48 (65)
Max. Drehmoment [Nm]	125	113
0-100 km/h [s]	19,1	13,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	125	125
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,1 kWh E	13,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/20	14/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	39	39
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	455	481
Preis [Euro]	16.900	18.900

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	17,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> • Sitzplätze • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] • Dachlast/Anhängelast [kg] 	4,1 259/872/950 -/-
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	5,82
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	36,2
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	71

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

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/185 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	27,4 kWh/26,8 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	31,0 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre bzw. 120.000 km/75 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Ganghebel

KLIMATISIERUNG

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

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	14 %
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Front Mitte
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	einphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

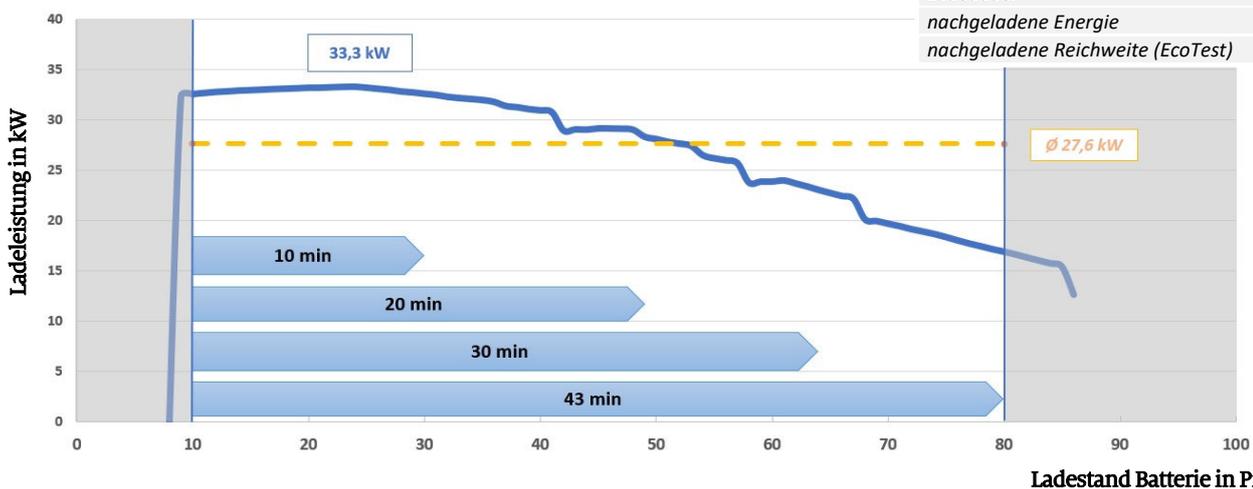
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	24 - 13,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	24 - 4 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
DC Schnell	CCS	Option	-	bis zu 30 kW	43 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	27,6 kW
Ladedauer	00:43:00
nachgeladene Energie	19 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	130 km

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	48 kW/65 PS
Maximales Drehmoment	113 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	13,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65 R15
Länge/Breite/Höhe	3.701/1.583/1.519 mm
Leergewicht/Zuladung	1.050/265 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	308/1.004 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/-
Stützlast/Dachlast	-/-
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	27,4/26,8 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)	8,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	165/65 R15 81T
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy4
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	185 km
Innengeräusch 130 km/h	71,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.755 mm
Leergewicht/Zuladung	984/331 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	255/585/935 l

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

Betriebskosten	93 Euro	Werkstattkosten	42 Euro
Fixkosten	78 Euro	Wertverlust	221 Euro
Monatliche Gesamtkosten	434 Euro		
Steuer pro Jahr	39 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/20		
Basispreis Spring Electric 65 Expression	18.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.10.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.950 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.100 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.

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

Dacia Spring Electric 65 Expression

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	800 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	800 Euro° (Paket)
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)

3,0

AUTOKOSTEN

1,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,9	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	4,9	Fahrleistungen	3,5
Alltagstauglichkeit	3,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	4,3	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	3,6
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	4,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,0	Lenkung	4,0
Kofferraum-Variabilität	3,7	Bremse	2,8

Innenraum	NOTE	Sicherheit	NOTE
Bedienung	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Multimedia/Konnektivität	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	4,4
Raumangebot vorn	3,9	Kindersicherheit	3,8
Raumangebot hinten	4,8	Fußgängerschutz	4,1
Innenraum-Variabilität	4,4	Umwelt/EcoTest	1,0
Komfort	4,0	Verbrauch/CO ₂	0,6
Federung	3,5	Schadstoffe	1,4
Sitze	4,5		
Innengeräusch	3,9		
Klimatisierung	4,0		

Stand: August 2025

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