



Tony Vos
8 april 2021

Elektrische betaalbaarheid

Dacia staat voor betaalbaarheid en zo hangt er ook aan de Dacia onder de elektrische auto's een uitermate gunstig prijskaartje. Sterker nog, als de nieuwe Dacia Spring later dit jaar in de showroom verschijnt, is het de meest betaalbare elektrische auto van het moment.

De Spring mag dan qua model in Europa volledig nieuw zijn, dat is de compacte vijfdeurs met een lichte SUV-uitstraling echter niet. De auto begon vijf jaar geleden zijn carrière als de Renault Kwid die in India van de band loopt. De auto is ontwikkeld om opkomende landen te motoriseren. Daar komt bijvoorbeeld de hoge stand op de wielen uitstekend van pas. Vervolgens maakte de Kwid in 2018 een overstek naar Zuid-Amerika, waar het model uit de Braziliaanse fabriek rolt.

En toen volgde het Chinese avontuur van dezelfde auto. In 2019 kwam de Renault City K-ZE op de markt, een volledig elektrische versie van dezelfde Kwid. En het is exact die auto die op de wensen en eisen van de Europese markt is aangepast en nu als Dacia Spring verschijnt.



Het feit dat de auto pas rond oktober bij de dealer staat, wil niet zeggen dat we 'm niet eerder gaan zien. De Dacia Spring wordt namelijk rond de zomer al ingezet bij autodeeldiensten. Uitgerust om tegen een extra stootje te kunnen, is het juist die versie waarmee we kennis hebben kunnen maken.



Uitstraling van een SUV

De Dacia Spring meet 3,73 meter in lengte en daarmee zit het model midden in het A-segment, het segment waar moederbedrijf Renault over een jaar of vier uit wil stappen door niet met een vierde generatie Twingo te komen. Met de komst van de Dacia Spring is duidelijk hoe het concern zijn aanwezigheid in dit segment wil continueren. De Spring is overigens ruim 12 centimeter langer dan de huidige Twingo.

De uitstraling van het nieuwe kleintje van Dacia hangt sterk tegen een SUV aan. Dat komt deels door de relatief hoge stand op de wielen. Dat staat leuk, maar is in onze stedelijke gebieden niet strikt noodzakelijk. De dikke randen langs de wielkasten en



Dacia Spring Electric 45 Comfort Plus

dakrails voegen samen met de bestickering onderlangs de portieren nog wat extra ruigheid in de uitstraling toe. De achterlichten op bijgaande foto's zijn nog niet de definitieve. Dacia past sinds kort Y-vormige belijning in de verlichting toe, maar deze lichtunits komen nog rechtstreeks van de Renault City K-ZE.

De variant die straks aan het grote publiek geleverd gaat worden krijgt in de duurste versie enkele oranje details, met name bij de spiegelkappen en de striping en daarmee wint het geheel aan kleur. Ook in het interieur komt oranje terug, waardoor er een link wordt gelegd met de nieuwe Sandero Stepway.

Qua lakkleur is er niet zo bijster veel keuze. De Spring verlaat standaard de dealer in wit. Daarnaast zijn er optioneel een grijze, blauwe en rode metaallak, de laatste niet op de Comfort Plus uitvoering vanwege het vloeken met de oranje details.



Functionaliteit en eenvoud

In het interieur is goed te merken dat de Dacia Spring net zoals zijn Renault-soortgenoten helemaal aan de onderkant van de markt staat. Functionaliteit



Dacia Spring Electric 45 Comfort Plus

en eenvoud voeren de boventoon. Dat wordt vertaald in hard plastic materialen, zoals te doen gebruikelijk in het A-segment. Maar kaal is de Spring beslist niet. Zo zitten er een aantal bedieningsknoppen op het stuur en hebben in deze versie de ventilatieopeningen en de middenconsole een blauwe omlijsting, een kleur die ook terugkomt in de stiksels en randen van het meubilair. Die wordt dan later dit jaar weer door oranje vervangen.

Deze versie, bedoeld voor verhuur en autodelen heeft standaard sterke kunstleren bekleding, terwijl de auto die gewoon in de verkoop gaat stoffen bekleding heeft. De uitrusting is best compleet. Denk aan standaard airconditioning, elektrische voorportieruiten en een radio met Bluetooth en USB-aansluiting. De Comfort Plus uitvoering voegt daar nog aan toe een zogenaamd Techno Pack bestaande uit een 7 inch Media Nav navigatiesysteem met Apple Car Play en Android Auto, een achteruitrijcamera en parkeersensoren in de achterbumper aan toe. Daarnaast de reeds genoemde oranje accenten zowel aan de binnen- als buitenkant en een reservewiel.

Het instrumentarium is volledig digitaal en daardoor maakt het een moderne indruk. Het geeft alle nodige informatie zoals de snelheid, de laadtoestand van de batterij, de actieradius en een zogenaamde Econometer die weergeeft of de auto veel of minder stroom verbruikt of juist stroom opwekt, zoals bij het remmen. Eenvoudig en duidelijk.



Makkelijke bediening

Voor stadsgebruik biedt de Spring genoeg binnenruimte. De stoelen zijn aan de vlakke kant en dat geldt in nog sterkere mate voor de achterbank. Uiteraard kan die worden neergeklapt om de standaard 290 liter bagageruimte te vergroten. Dat is aan de forse kant voor een auto van dit formaat.

De bediening is vrijwel direct duidelijk. Bij de auto hoort een sleutel voor het openen en sluiten van de portieren en ook om de elektronica op 'aan' te zetten. Zodra het dashboard oplicht kan worden weggereden. Ook dat gaat simpel. Op de plek van de versnellingspook zit een draaiknop met de standen D, N en R. Een P-stand is er niet bij, daartoe dient de handrem samen met de N-stand.

Dacia voorziet de Spring van een elektromotor met een vermogen van 44 pk en een koppel van 125 Nm. In de huidige tijd klinkt 44 pk als bijna niks, maar het is juist het aardige koppel dat voor nette prestaties zorgt. Zo wordt de 50 km/h al binnen 6 tellen bereikt en wie tot 100 km/u doortrekt heeft daarvoor 19,1 tellen nodig. De kleine Dacia heeft een topsnelheid van 125 km/u. Daardoor komt het model ook op de snelweg



Dacia Spring Electric 45 Comfort Plus

prima mee, maar hard rijden kost zoals bij alle elektrische auto's exponentieel veel stroom.

De batterij heeft een capaciteit van 27,4 kWh en kan op verschillende manieren worden geladen. Om te beginnen aan een gewoon stopcontact en dan is een volledig lege batterij in 13 uur en 32 minuten vol. Bij de 3,7 kW Wallbox duurt het 8 uur en 28 minuten. Bij een 7,4 kW Wallbox lijkt het de helft van de tijd te kosten, maar dat is niet het geval. De Spring laadt met maximaal 6,6 kW en gebruikt in dat geval niet de volledige capaciteit. Wie grotere afstanden aflegt kan DC-snelladen met maximaal 30 kW en in dat geval is de batterij vanaf volledig leeg in 56 minuten voor tachtig procent vol.



Niet bedoeld voor lange vakantierit

De laadaansluiting zit in het midden van de grille. Het logo met het gedeelte eromheen klapt naar boven om toegang te geven tot de bekende aansluiting. De gebruiker zal nauwelijks in de motorruimte hoeven zijn. Die zit overigens aardig vol met natuurlijk de



Dacia Spring Electric 45 Comfort Plus

elektromotor, maar ook een normale 12 Volt accu, vloeistoftankjes en zowel oranjekleurige als zwarte kabels.

Dacia stemt de Spring door zijn eigenschappen overduidelijk af op stadsverkeer. Daar is ook de actieradius met ruim 300 km meer dan voldoende. De stadse gebruiker zal op een volle lading makkelijk een week kunnen rijden. Eenmaal buiten de stad neemt die actieradius af tot 230 km. Buiten de snelweg lijkt dat zeker te lukken bij normale temperaturen. Een flinke vakantierit over de snelweg, tja, daar is deze Dacia Spring net als andere A-segment elektrische auto's niet echt voor bedoeld.

Het onderstel van deze kleine auto is vertrouwd van opbouw met pseudo-McPherson veerpoten voor en een flexibele achteras met voorgeprogrammeerde geometrie. Een prima oplossing voor een compact model met een gewicht van nog geen 1.000 kg.



Toekomst van het A-segment

De batterij is vol, zo geeft het dashboard aan zodra de contactsleutel wordt omgedraaid. We zouden een goede 190 kilometer kunnen halen. De route van zo'n 85



Dacia Spring Electric 45 Comfort Plus

km voert deels door Amsterdam en het buitengebied. De snelweg wordt gemeden. Al snel wordt duidelijk als de resterende actieradius wordt opgeteld bij de gereden kilometers, dat de totale actieradius bij dit soort gebruik minimaal op 210 kilometer uitkomt. Uiteraard zal dat bij vrieskou een stuk minder zijn.

Maar de Dacia Spring overtreft hiermee de eerste generatie Renault Zoe. De hoge stand op de wielen wordt omgezet in rijcomfort, ook op kinderkopjes en andere oneffenheden. De 14 inch wielen met 165/70 R14 banden dragen in belangrijke mate bij aan dat comfort. Elektrische stuurbekrachtiging is op iedere variant standaard.

Dacia zet met de Spring de meest betaalbare elektrische auto in de markt, een model dat een paar duizend euro onder de concurrentie blijft. Wie de gelegenheid krijgt om gebruik te maken van aankoopsubsidies, die is helemaal spekkoper, waardoor de auto prijstechnisch direct kan concurreren met benzineauto's in het A-segment. Zeker als we een A-segment auto pakken met automaat.

De Dacia Spring laat zien hoe het A-segment zich de komende jaren gaat ontwikkelen en dat er zeker voor stadsgebruik nog voldoende leven in zit.

Plus

- + Uiterst betaalbare elektrische auto
- + Complete standaarduitrusting
- + Prima rijcomfort

Min

- Goedkope materialen
- Geen AC laden boven 6,6 kW mogelijk