

Einstieg in die Welt des Elektroautos

Die Preisbrechermarke Dacia hat mit dem Spring nun auch den billigsten Stromer im Programm. Eine Reduktion auf das Wesentliche.

Von Reinhard Fellner

Innsbruck – Für viele Autokäufer erscheint Elektromobilität heutzutage noch unerschwinglich. Auch als Zweitwagen waren die meisten Stromer derzeit noch keine leistbare Option. Nicht ganz unerwartet ist es wieder die Marke Dacia, die den Einstieg in die Elektromobilität nun jedermann ermöglicht. Und zwar mit dem gut 3,7 Meter langen und nicht einmal 1,6 Meter breiten Dacia Spring.

Der Preis ist heiß: Ab 19.990 Euro kann man den anständig ausgestatteten „Comfort“ schon erstehen. Macht minus 5400 Euro an Förderungen 14.590 Euro für ein neues Elektroauto. Erstaunlich!

Das Konzept beruht bei aller Modernität jedoch auch auf Reduktion. So hat man erst einmal einen optisch ansprechenden Fünftürer im Stadtfliker-Format vor sich. Im Innenraum herrscht für vier Personen dann eine Zweiklassengesellschaft: Vorne für zwei sich vertraute Personen

ausreichend geräumig, gelingt schon der Einstieg nach hinten nicht ganz so leicht. Ist man aber erst mal drin, sitzt es sich gestreckt relativ gut und mit überraschend viel Kopffreiheit. Tadellos für ein so kleines Auto auch der Kofferraum mit 270 bis 1100 Litern – schade nur, dass Dacia eine geteilt umklappbare Rücksitzbank nicht einmal als Option anbietet.

Keine Option gibt es auch bei der Antriebsauswahl: Ein Elektromotor mit 44 PS und immerhin 125 Newtonmetern Drehmoment ist an eine 27,4-kWh-Batterie gekoppelt. Vorteil der kleinen Batterie: Sie ist schnell geladen und wiegt gerade 186 Kilogramm. Beim Beschleunigen enttäuscht der Spring dann aber nicht. Das Temperament reicht für die Stadt ganz locker aus. Auf 100 km/h zieht er schön kontinuierlich hoch (allerdings in 19,1 Sekunden) und lässt sich auch von Steigungen nicht allzu sehr beeindrucken. Auch der Verbrauch des mit 1045 Kilogramm unglaublich leicht



Der hübsch gestaltete Spring wirkt auf dem Bild fast wie ein größeres SUV. Der Schein trügt. Der Stadtfliker ist gerade 3,74 Meter lang.

Foto: Fellner

ten Elektroautos pendelte sich im *TT*-Test bei passablen 16,5 kWh pro 100 Kilometer ein. Dacia verspricht Reichweiten von 230 Kilometern. Eine solche war aufgrund der niedrigen Temperaturen freilich nicht zu erzielen. Maximal sparsamer (minus neun Prozent Verbrauch) ging es im Eco-Modus voran. Damit fährt man mit 30 PS und schwimmt dennoch in der Stadt völlig unauffällig mit (so viel auch zur PS-Eskalation).

Dabei fährt sich der Spring ungemein leicht und unkom-

pliziert. Er gleicht einem französischen Kleinwagen der 80er-Jahre: Überraschend guter Federungskomfort paart sich mit relativ schwammigem Fahrverhalten, das leider durch die äußerst indirekt ausgelegte Lenkung geprägt wird. Dies stellt in der Stadt keinerlei Probleme dar, ist auf kurvigen Bundes- und Landesstraßen jedoch störend. So geht man Kurven schon freiwillig eher gemächlich an, über 110 km/h will man eigentlich nicht fahren.

Dies alles ändert aber nichts

daran, dass Dacia mit dem Spring ein richtig günstiges und gut ausgestattetes Elektroauto für den urbanen Bereich auf die Räder gestellt hat. Für 1100 Euro Aufzahlung heißt er übrigens Comfort Plus und hat man sogar Navi und Rückfahrkamera an Bord. Wichtiger vielleicht: 600 Euro für einen CCS-Anschluss. Der erlaubt dann eine Schnellladung in eineinhalb Stunden. An der Haushaltssteckdose wären es 14 Stunden.

Drei Jahre Garantie bringen sorgenfreies Stromern.

Die Technik

Motor:	E-Synchronmotor
Batterie:	27,4 kWh
Drehmoment:	125 Nm bei 500 U/min
Leistung:	33 kW/44 PS
L/B/H:	3743/1579/1516 mm
Gewicht:	1045/1300 kg
Kofferraumvolumen:	270-1100 l
Batteriegewicht:	186 kg
Höchstgeschwindigkeit:	125 km/h
0-100 km/h:	19,1 Sekunden
Verbrauch:	16,5 kWh/100 km
Kraftübertragung:	Frontantrieb
Preis: (Comfort Plus)	21.090 Euro
CO ₂ -Emission:	0 g/km

Brennstoffzelle schlägt Batterie um Längen

Im Sommer kommt ein mittelformatiger, mit Wasserstoff betriebener Bus von Hyundai nach Tirol.

Wien – Im Gegensatz zu einem Batterie-Stromer produziert sich ein Brennstoffzellfahrzeug die elektrische Antriebsenergie selbst, aus Wasserstoff, in einer Art Bord-Kleinkraftwerk. Einer raschen Verbreitung dieser Technik steht allerdings die Bereitstellung dieses Elements entgegen. Einerseits hinsichtlich der Gewinnung respektive Produktion, andererseits im Hinblick auf die Infrastruktur. Es gibt derzeit in Österreich ganze vier öffentlich zugängliche Wasserstoff-Tankstellen.

Dennoch lässt Hyundai nicht locker und setzt auf die Nutzfahrzeug-Sparte. Im konkreten Fall auf Nahverkehrs-Busse. Auf dem Heimmarkt, in Südkorea, sind davon bereits rund hundert im Einsatz. Etliche Fahrzeuge sind mittlerweile in Mitteleuropa gelandet. Eines davon in Wien, das seit Jahresbeginn im täglichen Demonstrations-Betrieb unterwegs ist. Als Nächstes ist die steirische Landeshauptstadt an der Reihe, im Sommer kommt ein Elec City Fuel Cell Bus nach Graz. Danach

wird einer in Tirol landen, im Verkehrsverbund der Zillertalbahn.

Mit Gebirgigem sollte es der Brennstoffzeller locker aufnehmen können. Dazu ein paar Eckdaten: ein Asynchron-E-Motor, zwei Brennstoffzellenmodule à 90 kW, zwei Li-Ion-Batterien à 39,2 kWh, fünf Drucktanks mit gesamt 175 l Wasserstoff. Die Leistung, bei elf Metern Länge, 5,4 Metern Radstand und 25 Sitz- sowie 36 Stehplätzen: 245 PS, 26 Prozent Steigfähigkeit, 10,8 Meter Wendekreisradius, 550 km Reichweite. Das Tanken dauert 14 Minuten.

Damit ist der Brennstoffzellenbus einem Diesel ebenbürtig und einem Stromer weit voraus. (bkh)



Hyundai Elec City Fuel Cell Bus: ab Sommer im Verbund der Zillertalbahn in Betrieb.

Foto: Hyundai

INNTAL AUTO Bundesstraße 16 6068 Mils 05223/5890 www.inntalauto.at	AUTO SPARER Niederhofen 14a 6380 St. Johann in Tirol 05352/20755 www.ah-sparer.at	AUTOHAUS LECHNER Hauptstraße 114 6143 Matrei 05273/6316 www.autohaus-lechner.at
---	--	--



Kurzmeldungen

Erster vollelektrischer Jeep vorgestellt

Wien – Im Vorjahr hat die Stellantis-Tochter mit der Marke Jeep schlagkräftig vorgelegt: Der Compass und der Renegade durften vorangehen, und zwar in der Variante mit Plug-in-Hybrid. Dann folgte kurz danach der Wrangler als PHEV; der neue Grand Cherokee wird ebenso mit dieser Technik bestückt. Nächstes Jahr folgt der erste rein elektrische Jeep. (TT)



Schon im nächsten Jahr soll der erste vollelektrische Jeep am Markt verfügbar sein.

Foto: Jeep

E-Ulyse fährt nur elektrisch

Wien – Der Ulyse kehrt zurück – die Großraumlimousine war einst eine Spezialität von Fiat, sie wurde bis 2010 (in Kooperation mit französischen Herstellern) gefertigt. Nun wird im Rahmen des Stellantis-Konzerns die Produktion des E-Ulyse vorbereitet, bestückt ist er nur mit E-Motoren. (TT)

Hyundai forciert das E-Tempo

Wien – Wie viele andere Anbieter kündigt auch Hyundai an, viel mehr neue vollelektrische Modelle auf den Markt zu bringen, als bisher geplant war. Zuletzt ließ der koreanische Konzern verlauten, dass die Kernmarke bis 2030 elf neue batterieelektrische Serienfahrzeuge anbieten wolle. (TT)

Kia EV6 ist „Car of the Year“ 2022

Genf – 61 Fachjournalisten aus 23 Ländern kürten vor wenigen Tagen das „Car of the Year“ für das aktuelle Jahr. Gewonnen hat die Auszeichnung dieses Mal der EV6 von Kia, ein rein elektrisch fahrender Crossover. Technisch weitgehend ident mit dem Modell ist der Ioniq 5 von Hyundai. (TT)