

SPECIALE RENAULT-EDITIE

Auto Week

VOL VAN AUTO'S

Combineert comfort
en dynamiek op een
geweldige manier



EEN RENAULT 5,
EEN LANCIA YPSILON
EN EEN MINI

Het had zó een test van
35 jaar geleden kunnen zijn



TRIOTEST MINI COOPER E | RENAULT 5 | LANCIA YPSILON

BEKENDE NAMEN IN NIEUWE STRIJD VERWIKKELD



PLUS

DE RENAULT 5 IS LEUK EN TOCH RELATIEF GOEDKOOP | STANDAARD VIJFDEURS |
VEEL VERWIJZINGEN NAAR DE OER-R5 | COMFORT RANGE KOMT TOT 410 KM VER



HISTORISCH VERANTWOORD

Een Renault 5, een Lancia Ypsilon en een Mini. Het had zó een test van 35 jaar geleden kunnen zijn, maar het is toch echt 2025 en we kijken tegen drie moderne, elektrische auto's aan. De nieuwe Renault 5 combineert in theorie het beste van de twee andere EV's en mag ze daarom ook meteen allebei te lijf.

Tekst Jan Lemkes, foto's Willem Verstraten



Renault 5 Comfort Range Iconiq Cinq | 150 pk | €34.490

Het jaar is nog maar net begonnen, maar toch durven we de elektrische Renault 5 een van de belangrijkste nieuwkomers van 2025 te noemen. Sinds de Volvo EX30 is er alle reden om voorzichtig te zijn met dat soort uitspraken, maar tot nu toe staan alle seinen op groen voor de kleine Renault. Zijn duidelijk op de oude 5 geïnspireerde maar toch moderne uiterlijk valt in de smaak, de eerste kilometers bevielen uitstekend en als klap op de vuurpijl is de prijsstelling behoorlijk scherp, waarover later meer. De concurrentie kan zich dus

zorgen gaan maken, al is het de vraag waar die concurrentie zich precies bevindt. Is dat bij Mini, het merk dat de markt voor compacte hebbedingetjes op vier wielen al jaren beheerst? Of toch bij een wat 'verstandigere' optie als de EV's van Stellantis, waarbij specifiek de Lancia Ypsilon enig historisch besef en uniek design in de strijd gooit?

Om het antwoord op die vraag te geven pakken we de alternatieven maar meteen allebei mee, waarmee we moeten aantekenen dat de Lancia Ypsilon in grote lijnen een Peugeot e-208 of Opel Corsa Electric is.

Daarmee deelt de Lancia immers zijn basis; het onderscheid komt vooral van de gekozen designrichting voor ex- en interieur. De Mini staat veel meer op zichzelf en deelt als elektrisch product van een joint-venture tussen moederbedrijf BMW en het Chinese Great Wall zelfs niet veel onderdelen met andere BMW-producten.

De Renault staat op een speciaal voor compacte, betaalbare modellen ontwikkeld AmpR-Small-platform en is daarmee vooralsnog uniek, al is de Renault 5 er ook als Alpine A290, komt er waarschijnlijk nog een Nissan

Mini Cooper E Favoured | 184 pk | €43.490



Lancia Ypsilon Electric Edizione Cassina Limitata | 156 pk | €39.500



De ribbels van de achterlichten zitten niet achter glas, maar zijn tastbaar aanwezig.



OPMERKELIJK

Hier kun je grofweg zien hoe vol de accu is. Bij stilstand, uiteraard.

Micra als afgeleide en rust de aanstaande Renault 4 E-Tech op dezelfde basis. De 5 is er voorlopig met twee aandrijflijnen, allebei met voorwielaandrijving. De Urban Range heeft 120 pk, een accu van 40 kWh en een actieradius van 312 kilometer WLTP. De door ons gereden Comfort Range krijgt 150 pk en 52 kWh mee en komt tot 410 kilometer ver. Daarmee liggen de specificaties van deze variant erg dicht bij die van de Lancia Ypsilon, die als EV altijd een 51-kWh accu en 156 pk heeft en theoretisch 403 kilometer ver komt. Snelladen gaat in beide gevallen met maximaal 100 kW.

Kruipen

De Mini Cooper levert als SE vergelijkbare elektrische prestaties, maar wijkt met zijn prijs en vermogen stevig af van de concurrentie. Daarom kiezen we voor de goedkopere Cooper E. Die is met 184 pk nog altijd een stuk krachtiger dan zijn tegenstrevers van vandaag, maar delft nadrukkelijk het onderspit met een accu van 36,6 kWh, een snellaadpiek van 75 kW en een theoretisch bereik van 300

De 5 is vanbinnen opvallend anders dan andere Renaults

kilometer. De Mini blijkt in de winterse praktijk wel het efficiëntst en daardoor valt het verschil enigszins mee, al blijft staan dat dit geen auto is voor wie geregeld lange afstanden rijdt (zie kader 'verbruik'). De Duits-Chinese Brit is daarnaast de enige van de drie die je desgewenst met één pedaal kunt rijden. In de B-stand komt hij met gas los snel en soepel tot stilstand.

Renault zegt dit op termijn ook te gaan aanbieden, maar vooralsnog blijven zowel de 5 als de Ypsilon altijd 'kruipen'. De Mini is zelfs in basisvorm lekker vlot en reageert leuk fel op het rechterpedaal. Dat past goed bij zijn karakter, want ook bij deze nieuwe, altijd elektrische Cooper kiest Mini duidelijk voor

sportiviteit. Hij is stug, reageert heel direct op input van het dikke stuur, helt nauwelijks over en daagt uit om bochten steeds sneller te nemen, al denken de Maxxis-banden van onze testauto daar iets anders over. Rond het vriespunt houdt het zeker niet over met de grip en de tractie, maar het dynamische karakter van de Mini blijft staan als een huis.

Metgezel

De Ypsilon heeft minder 'last' daarvan en blijkt vooral een comfortabele en veilig afgestelde metgezel, precies zoals de Corsa en de 208 op dit platform dat zijn. Dat heeft zeker een positieve kant, want als het om veercomfort gaat is de Lancia de onbetwiste winnaar van dit drietal. De Renault is eveneens vrij stug, maar niet zo hard als de Mini. Dat zegt alles over zijn rijgedrag, dat comfort en dynamiek op een geweldige manier combineert. De relatief smalle en hoge 5 wil best overhellen en is zeker niet zo messcherp als de Mini, maar wel wendbaarder en directer dan de Lancia. Zijn draaicirkel is opvallend klein, de besturing erg direct en het



A Gele bekleding in de Iconiq Cinq-versie. **B** Herkenbaar Renault, maar toch ook heel eigenzinnig. **C** De stiksels rechts zijn een verwijzing naar de oer-5.



Een heel woud aan hendels achter het stuur, maar we missen de P-knop.



Zelfs de ventilatieroosters zijn uniek voor de R5.



Renault 5 150 pk Comfort Range | top 150 km/h | 0-100 km/h in 8,2 s



Nauwelijks ruimte onder de stoel, dat beperkt de voetenruimte achterin.



Geen echte bekerhouders, dus een flesje moet hier.



Weinig beenruimte en een erg hoge vloer: het is krap achter in de 5.



Een redelijke bagageruimte, maar de R5 is zeker geen ruimtewonder.

Eén van de voordelen van Google-integratie: Maps direct voor je neus.



Onder de achterruit helemaal Lancia, erboven zien we nog wat 208 terug.



Lancia Ypsilon Electric | top 150 km/h | 0-100 km/h in 8,2 s



Redelijke bagageruimte, maar we missen een plek voor de laadkabel.



Een Ypsilon is niet ruim, maar in dit geval wel de ruimste achterin.



Dit cluster is lekker overzichtelijk en uitgebreid.



Vrij configureerbaar, maar ook stroperig: het infotainment van Lancia.



onderstel geraffineerd en dat levert een auto op die vrijwel iedereen als prettig zal ervaren.

Bemoeisystemen

De zitpositie achter het stuur is vrij bijzonder in de Renault. Door de hoge vloer zit je met de benen wat opgetrokken, terwijl het stuur ten opzichte van de stoel relatief hoog staat. Het went echter snel en werkt in de praktijk best goed. De stoelen zelf ondersteunen prima en zien er met hun kleurrijke bekleding fantastisch uit, net als de rest van het interieur. De afwerking is uitstekend en het kleur- en materiaalgebruik is creatief. En hoewel er wat duidelijke retro-details zijn toegevoegd, ziet het binnenste er net als de buitenkant vooral modern uit. Het overvloedige gebruik van vlekgevoelige pianolak is wel jammer, maar vooruit.

De 5 is vanbinnen opvallend anders dan andere Renaults en heeft bijvoorbeeld een horizontaal in plaats van een verticaal infotainmentscherm, al is het Google Automotive-systeem dat daarin zit wel bekend. Het werkt erg goed, onder meer

door de integratie van Google Maps dat door koppeling met de auto ook meteen het accupcentage bij aankomst accuraat kan voorspellen. Rijstanden bedien je vanaf het stuur, de temperatuur gaat met een fysieke knop en het uitschakelen van irritante bemoeisystemen is kinderlijk eenvoudig, waarmee Renault laat zien dat het goed over de bediening heeft nagedacht. Des te vreemder dat de P-knop van de versnellingshendel aan de stuurkolom is gehaald, want die missen we.

De Lancia heeft zo'n knopje wel, als onderdeel van een rijrichtingschakelaar die inmiddels in vrijwel alle Europese Stellantis-producten zit. Ook hier reageert hij niet altijd direct en dat is irritant, maar verder is het Ypsilon-interieur eveneens vrij eenvoudig te doorgronden. Hier is eveneens een apart bedieningscluster voor de climatecontrol. De vormgeving is net als het kleur- en materiaalgebruik eigennuttig, met in dit geval veel blauwe accenten, velours-bekleding en ronde designdetails. Toch komt het Ypsilon-binnenste kwalitatief niet zo hoogwaardig over als dat van de concurrentie van vandaag, onder meer

door de goedkopere plastics en het gevoel dat knoppen en schakelaars geven.

De zitpositie laat zich fijn instellen, al is aan de nabijheid van de pedalen wel te merken dat het hier om een kleine auto gaat. Het infotainmentsysteem is voor de gelegenheid voorzien van wat Lancia-design, maar werkt verder precies zoals in andere producten uit deze stal. Dat betekent dat het een vrij traag en stroperig systeem is, dat niet uitblinkt in overzichtelijkheid. Hier valt zeker wat te verbeteren. Het informatiescherm achter het stuur is na enigstudie wel erg fijn en toont als enige van de drie een compleet overzicht met gereden afstand en gemiddeld verbruik op één scherm. Hoe moeilijk kan het zijn?

Klok

Overzichtelijkheid was bij Mini al helemaal geen speerpunt. Het ronde (!) infotainmentscherm toont hier meestal zelfs helemaal geen accupcentage, maar doet dat alleen als je er specifiek om vraagt. Zo'n rond scherm is sowieso erg wennen en komt al snel nogal druk over, omdat het veel minder makkelijk is



De ronde vorm van het 'tafeltje' komt terug op het deurpaneel.



Lancia geeft hoog op over de 'Sala Hub', maar meer dan een gimmick is het niet.



Lancia noemt het fluweel, wij vinden deze bekleding vooral echt Lancia.



A Vrij veel zichtbaar harde plastics. **B** De blauwe kleur is voor topversie Edizione Cassina. **C** Het ronde 'tafeltje' is uniek voor de Ypsilon



De chique Favoured-versie herken je aan het gouden biesje.



OPMERKELIJK

Via de app kun je eenvoudig een eigen achtergrond uploaden voor het scherm.

om apps en functies in een lijst of reeks te plaatsen. Het duurt dus even om dit Mini-systeem te doorgronden, maar toch hebben we er wel waardering voor. Mini onderscheidt zich op deze manier duidelijk van de concurrentie en van moederbedrijf BMW. Het laat de ronde 'klok' in het midden op een moderne manier voortleven en voorziet binnen dat gekke scherm bovendien wel degelijk in een erg fraai, uitgebreid en snel systeem. Vrijwel alle functies zitten in dat scherm verstopt en dat geldt dus ook voor de climate-control, maar vanaf het basisscherm kun je er direct bij, waarmee de 'schade' meevalt.

Een 'instrumentarium' achter het stuur ontbreekt in de Mini, wat het optionele head-up display een aanrader maakt. Het Mini-interieur is ontdaan van al het chroom en alle echte retro-elementen, maar toch is dit minimalistische geheel direct herkenbaar als een Mini-cockpit. De bouwkwiteit is tot voorbij de achterbank van zeer hoog niveau en door slim gebruik te maken van een stoffen afwerking en sfeerverlichting komt dit interieur ondanks die eenvoud erg hoogwaardig

Het dynamische karakter van de Mini blijft staan als een huis

over. De zitpositie is duidelijk minder laag dan in de benzine-Mini, maar in vergelijking met de andere twee alsnog prettig sportief.

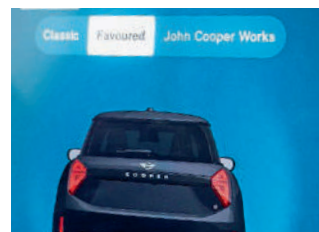
Als binnenruimte belangrijk voor je is, kun je dit drietal maar beter laten staan. Dat geldt het meest voor de Mini, die als EV altijd een driedeurs is, tenzij je voor de hogere Aceman gaat. Achterin is het krap en de bagageruimte valt met 200 liter ronduit klein uit. Wel is er een handige dubbele bodem, zodat de laadkabel ondanks het ontbreken van een frunk tenminste niet los door de laadruimte slingert. Lancia en Renault doen het met standaard achterdeuren en bagageruimtes van dik 300 liter aanmerkelijk beter, maar ook de Ypsilon en de R5 zijn krap achterin en

dus niet echt geschikt als gezinsauto. Een goede plek voor de laadkabel is er in beide gevallen niet, wat zeker in het geval van de immer elektrische Renault een misstertje is.

De Renault compenseert zijn beperkte lijst met misstertjes feilloos met zijn prijs, want die is ronduit scherp. Een Renault 5 met de grote accu heb je al voor 33 mille en daarmee is hij veel goedkoper dan de Ypsilon en de Cooper, die voor respectievelijk € 35.400 en € 35.990 van jou zijn. Zeker bij Mini loopt de prijs snel op als de optielijst eenmaal op tafel komt. Het testexemplaar is erg luxueus en kost dik 45 mille, al moet gezegd dat de anderen niet kunnen tippen aan het niveau van dit audiosysteem en de kwaliteit van het kunstleer. Het kan dus wel wat minder, maar de Mini blijft duur. De Lancia is voor krap € 40.000 helemaal afgeladen en heeft dan zelfs elektrisch verstelbare stoelen. De Renault kost in de geteste topvorm € 36.490. Dan praten we in beide gevallen over de duurste uitvoeringen, die bij Lancia standaard compleet is en bij Renault nog is aangevuld met wat assistentiesystemen en Harman Kardon-audio. **M**



A Minimalistisch doch hoogwaardig: het interieur van de Mini. **B** De stoelen staan hoger dan in de benzine-Mini. **C** Ondanks alles is de sfeer onmiskenbaar Mini.



Je kunt zelf kiezen hoe de achterlichten branden.



Een startknop die je moet draaien en één enkele tuimelschakelaar: tot zover 'retro'.



Mini Cooper E | top 160 km/h | 0-100 km/h in 7,3 s



Missertje bij Mini: het panorama-dak kan niet meer open.



De Harman Kardon-audio van de Mini klinkt echt goed.



De toegang is erger dan de zitruimte, al is het er heus ook krap.



200 liter bagageruimte is écht weinig, al is de afwerking top.

Het accupercantage staat meestal niet in beeld.





GEGEVENS

	Renault	Lancia	Mini
Aandrijflijn	elektrisch	elektrisch	elektrisch
Aantal elektromotoren	1	1	1
Max. vermogen	110 kW [150 pk]	115 kW [156 pk]	135 kW [184 pk]
Max. koppel	245 Nm	260 Nm	290 Nm
Aandrijving	voorwielen	voorwielen	voorwielen
Aantal versnellingen	vaste overbr.	vaste overbr.	vaste overbr.
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Bagageruimte vóór/achter	326-1.000 l	309-1.118 l	200-800 l
Gewicht	1.424 kg	1.461 kg	1.540 kg
Laadvermogen	496 kg	464 kg	450 kg
Aanhanger (geremd)	500 kg	0 kg	0 kg

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

Kosten

Vanafprijs	€ 32.990	€ 35.400	€ 35.990
Prijs uitvoering	€ 34.490	€ 39.500	€ 43.490
Prijs testauto	€ 36.490	€ 39.683	€ 45.690
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 54-60	€ 60-67	€ 60-67
Energie label/bijtelling	A/17/22%	A/17/22%	A/17/22%
Garantie	2 jaar, onbeperkt	2 jaar, onbeperkt	3 jaar, onbeperkt
	12 jaar carrosserie	12 jaar carrosserie	12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	20.000 km / 2 jaar	20.000 km / 1 jaar	variabel / 2 jaar

Prestaties

0-50 km/h	3,1 s	3,2 s	2,9 s
0-80 km/h	5,7 s	5,7 s	5,1 s
0-100 km/h	8,2 [8,0 s*]	8,1 s [8,2 s*]	7,3 [7,3 s*]
50-80 km/h	2,6 s	2,5 s	2,2 s
80-120 km/h	5,9 s	5,6 s	5,1 s
Topsnelheid*	150 km/h	150 km/h	160 km/h

Remmen

50-0 km/h	8,9 m	8,7 m	9,9 m
100-0 km/h	36,7 m	36,4 m	39,8 m

Testcondities: temperatuur 8 °C, bewolkt, asfalt vochtig

* = fabrieksopgave

VERBRUIK

Fabrieksopgave

Renault	14,9 kWh/100 km
Lancia	14,3 kWh/100 km
Mini	13,8 kWh/100 km

Testverbruik laadpaal

Renault	23,6 kWh/100 km
Lancia	22,8 kWh/100 km
Mini	21,1 kWh/100 km

Testverbruik boordcomputer

Renault	20,7 kWh/100 km
Lancia	17,9 kWh/100 km
Mini	18,9 kWh/100 km

Accu capaciteit bruto/netto

Renault	55,0/52,0 kWh
Lancia	54,0/51,0 kWh
Mini	40,7/36,6 kWh

Actieradius elektrisch fabrieksopgave/test

Renault	410/251 km
Lancia	403/284 km
Mini	305/193 km

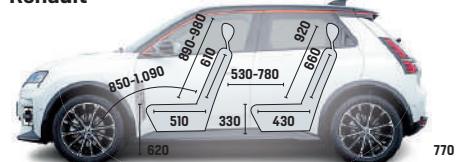
AC-laden 1-fase/3-fasen/DC-laden

Renault	5/11/100 kW
Lancia	7,4/11/100 kW
Mini	7,4/11/75 kW

Tijdens de testweek was het rond het vriespunt en dat heeft grote gevolgen. Vooral de Lancia en de Renault leden onder de kou. Hun actieradius was in de praktijk nog wat kleiner dan het op het verbruik gebaseerde bereik hierboven. Mini laat zien dat het (iets) beter kan.

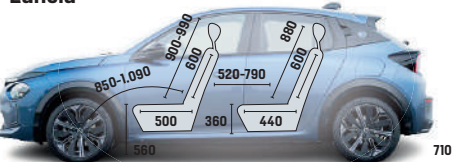
MATEN in mm

Renault



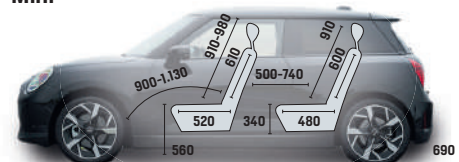
lengte **3.922**, wielbasis **2.540**, breedte **1.774**, hoogte **1.498**, interieurbreedte voor **1.360**, interieurbreedte achter **1.280**, draaicirkel **10,3 m**, banden testauto **Continental EcoContact 6Q 195/55 R18**

Lancia

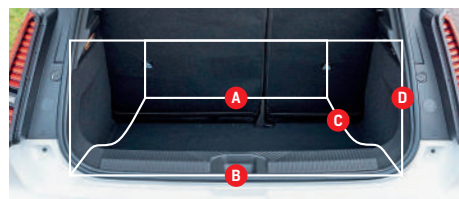


lengte **4.080**, wielbasis **2.545**, breedte **1.760**, hoogte **1.440**, interieurbreedte voor **1.370**, interieurbreedte achter **1.320**, draaicirkel **10,3 m**, banden testauto **Michelin Primacy 4 205/45 R17**

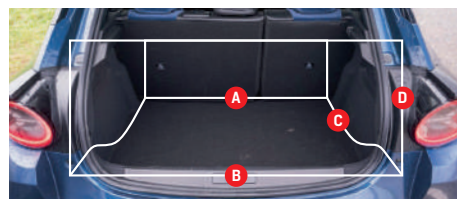
Mini



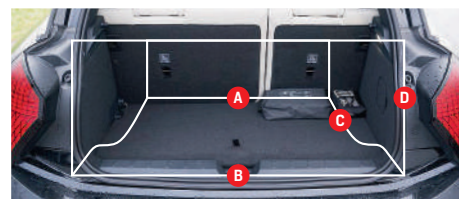
lengte **3.858**, wielbasis **2.526**, breedte **1.756**, hoogte **1.460**, interieurbreedte voor **1.320**, interieurbreedte achter **1.190**, draaicirkel **10,8 m**, banden testauto **Maxxis Premira 5 225/40 R18**



A breedte tussen wielkasten **1.000**, **B** breedte laadopening **990**, **C** lengte tot aan achterbank **640**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **570**



A breedte tussen wielkasten **970**, **B** breedte laadopening **890**, **C** lengte tot aan achterbank **640**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **540**



A breedte tussen wielkasten **950**, **B** breedte laadopening **450**, **C** lengte tot aan achterbank **450**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **430**

Auto Week OORDEEL

- 1 Renault**
32 punten
- 2 Mini**
30,5 punten
- 3 Lancia**
29 punten

De Mini is erg leuk, maar duur en onpraktisch. De Lancia is goedkoper en praktischer, maar prijzig en afgezien van het design niet zo onderscheidend. En de Renault? Die combineert het leuke van de Mini met het (relatief) praktische van de Lancia, en dat alles voor de

laagste prijs. Een duidelijke winnaar dus, al is zijn hoge verbruik een serieus nadeel.



Jan Lemkes

Concurrenten



Peugeot e-208 EV 51 kWh 156 pk, vanaf € 35.700. Het Franse broertje van de Ypsilon deelt niet alleen zijn techniek, maar ook wat zichtbare onderdelen. Hij is ongeveer even duur, maar heeft een heel andere uitstraling en een erg eigenzinnig interieur.



Fiat 500e 3+1 118 pk, vanaf € 34.490. Fiat hoort bij hetzelfde concern als Lancia, maar de 500 deelt geen techniek met Peugeot. 319 kilometer actieradius is het maximum en hij heeft maar één half achterdeurtje, maar is wel charmant.



Triotest Renault 5 | Lancia Ypsilon | Mini Cooper ●

SCOREKAART

RENAULT



LANCIA



MINI



AANDRIJFLIJN

Lekker vlot, nog geen one pedal driving, maar dat komt op termijn wel.
●●●○○

Net zo vlot als de Renault, geen one pedal driving.
●●●○○

De snelste én de zuinigste, met one pedal driving.
●●●●○



RIJDEN

Leuk en comfortabel tegelijk.
●●●●○

Zoals een Corsa of 208: keurig en comfortabel.
●●●○○

Erg leuk, wel stug.
●●●●○



UITRUSTING/PRIJS

Leuk, hoogwaardig en toch relatief goedkoop.
●●●●○

Niet duurder dan een 208, wel duurder dan de 5.
●●●●○

Heel hoogwaardig, maar wát een geld.
●●●○○



RUIMTE

Standaard vijfdeurs. Wel krap; bagageruimte oké. Geen plek voor laadkabel.
●●●○○

Vergelijkbaar met de Renault.
●●●○○

Veruit de krapste en altijd drie deurs.
●●○○○



INTERIEUR

Net niet zo hoogwaardig als de Mini, maar erg mooi en slim ingedeeld.
●●●●○

Voelt kwalitatief het minst, vormgeving wel leuk.
●●●●○

Modern en toch heel 'Mini', een knappe combinatie.
●●●●○



MULTIMEDIA

Android Automotive werkt fijn.
●●●●○

Leuk vormgegeven, maar best traag.
●●●○○

Zeer uitgebreid, erg druk.
●●●●○



VEILIGHEID

Keurig conform verwachtingen, stuurhulp werkt goed.
●●●●○

Veiligheidsuitrusting oké, stuurhulp grijpt soms lomp in.
●●●●○

Zoals op ieder vlak: bijbetalen als je alles wilt.
●●●○○



GEBRUIKSKOSTEN

Verbruik valt tegen, al is EV-rijden alsnog goedkoop.
●●●○○

Verbruik in de winter valt wat tegen.
●●●○○

De zuinigste en 3 jaar garantie.
●●●●○



EV-FACTOR

Goed bereik in theorie, maar in de winter valt het tegen.
●●●●○

Grotere accu, maar in de winter erg inefficiënt.
●●●●○

Laag verbruik is plezierig, maar helaas een erg kleine accu.
●●●○○

RENAULT 5 E-TECH ELECTRIC



ontdek meer



auto van het jaar 2025
made in Europe
rijbereik tot 410 km¹
personaliseer met 200 combinaties
openR link mediasysteem met ingebouwde Google services²



1. volgens de WLTP-cyclus. 2. Google, Google Play, Google Maps, Waze en andere merknamen zijn handelsmerken van Google LLC.

renault.nl